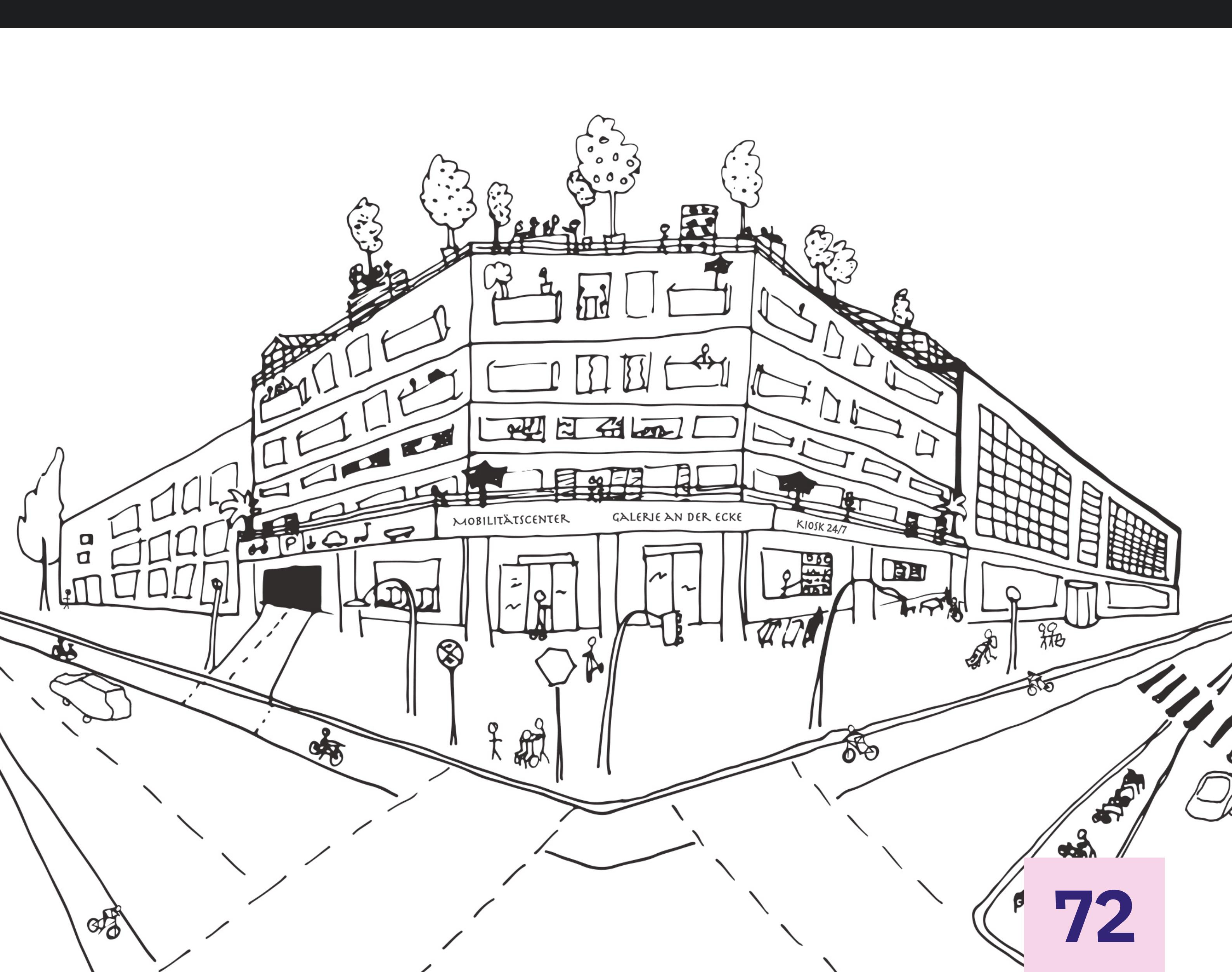
ISR Impulse
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Sophie Wanner Fandrych

Aus Parkraum einen sozialen und ökologischen Mehrwert schöpfen? Ansätze für Umprogrammierungen am Beispiel von Parkhäusern



72

Sophie Wanner Fandrych

Aus Parkraum einen sozialen und ökologischen Mehrwert schöpfen? Ansätze für Umprogrammierungen am Beispiel von Parkhäusern

ISR Impulse
Hrsg.: Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen Bauen Umwelt
Institut für Stadt- und Regionalplanung

ISR Impulse | 72

Sophie Wanner Fandrych

Aus Parkraum einen sozialen und ökologischen Mehrwert schöpfen? Ansätze für Umprogrammierungen am Beispiel von Parkhäusern

Universitätsverlag der TU Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de/ abrufbar.

Die Beiträge dieser Schriftenreihe dienen der Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen aufgreifen und sich mit unterschiedlichen Positionen im Bereich der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Abschlussarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

Vorgänger der Schriftenreihe ISR Impulse sind ISR Impulse Online (Bd. 51–70) und ISR Graue Reihe (Bd. 1–50)

Universitätsverlag der TU Berlin, 2023
https://verlag.tu-berlin.de

Fasanenstr. 88, 10623 Berlin
Tel.: +49 (0)30 314 76131
E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Teilw. zugl.: Berlin, Techn. Univ., Bachelorarbeit, 2020
Erstbetreuerin: Prof. Elke Pahl-Weber
Zweitbetreuerin: Dr.-Ing. Yvonne Siegmund

Diese Veröffentlichung – ausgenommen Zitate und anderweitig gekennzeichnete Teile – ist unter der CC-Lizenz CC BY lizenziert.
Lizenzvertrag: Creative Commons Attribution 4.0 International
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

Layout & Satz
Sophie Wanner Fandrych

Titelbild
Sophie Wanner Fandrych

ISSN 2751-7977 (online)

ISBN 978-3-7983-3277-5 (online)

Online veröffentlicht auf dem institutionellen Repositorium der Technischen Universität Berlin:
DOI 10.14279/ depositonce-16733
http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-16733

Abstract Deutsch

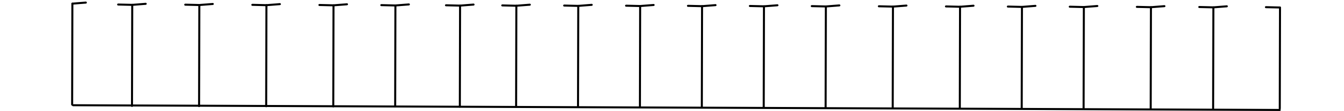
Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf Städte, darunter auch der hohe Flächenverbrauch durch geparkte Autos, sind inzwischen bekannt. Die vorliegende Arbeit geht deshalb von der Annahme aus, dass der private Pkw-Besitz abnehmen muss und somit auch Parkraum in Zukunft anders genutzt werden kann. Sie befasst sich damit, wie Parkhäuser als ein Typus des Parkraums und eine bestehende „Hardware“ der Stadt so umprogrammiert werden können, dass sie einen sozialen und ökologischen Mehrwert haben. Hierfür werden zunächst die Geschichte des Parkraums und die bisherige Rolle von Parkhäusern in deutschen Großstädten durch Web- und Literaturrecherche untersucht. Anschließend werden ausgewählte Expert:innen in Interviews zu den Chancen und Grenzen von Parkhäusern als Räumen befragt, um auf dieser Basis Szenarien für mögliche Umprogrammierungen zu entwerfen. Für drei unterschiedliche fiktive Ausgangssituationen wird jeweils eine Umprogrammierung mit einem eigenen Schwerpunkt vorgeschlagen. Dabei werden die Interessen verschiedener Stakeholder mit einbezogen und für mögliche Konflikte Instrumente vorgeschlagen, die die Interessen miteinander vereinbar machen könnten. Die Szenarien skizzieren eine flexible, bedarfsorientierte Herangehensweise, die auch durch temporäre und experimentelle Nutzungen weiterentwickelt werden kann. Sie zeigen, wie Parkhäuser den Übergang zu einem anderen Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrswende erleichtern und wie sie als multifunktionale Bausteine der Stadt zu kürzeren Wegen beitragen könnten. Die Arbeit will zu einer Auseinandersetzung mit den Potenzialen von Parkhäusern für Großstädte und der Erprobung von Strategien für deren Realisierung anregen.

Abstract English

The negative effects of private motorized transport on cities, including the high land consumption for parking space, are now well known. Departing from the assumption that private car ownership must decrease and thus parking space will be liberated for other uses in the future, this bachelor thesis looks at how multi-story car parks as one type of parking space and an existing "hardware" of the city can be reprogrammed for uses with a social and ecological added value. Following research on the history of parking and the role of car parks in German cities to date, selected experts were interviewed. Based on their assessment of the possibilities and limitations of these buildings for other uses, three scenarios for the reprogramming of multi-story car parks were developed. Each scenario is set in different hypothetical circumstances and proposes a particular focus, considering the interests of different stakeholders and suggesting instruments that might render conflicting interests compatible. The scenarios outline a flexible approach, informed by temporary and experimental uses which may evolve as societal demands change. They show how car parks can be employed to facilitate the transition to more sustainable urban mobility and how, as multifunctional entities, they could make a contribution to more walkable cities. The thesis suggests that car parks hold a potential for cities that has not yet been widely recognized and encourages that strategies for its realization be tested.

Inhalt

1 Einleitung



Die Allgegenwärtigkeit des Autos in der Stadt ist für viele ihrer Bewohner:innen nicht sichtbar, denn sie ist selbstverständlich. Oft wird einem erst durch den Aufenthalt in historischen Stadtteilen oder in Gebieten, in denen modellhaft eine neue hierarchische Ordnung der Mobilität erprobt wird, bewusst, wie sich ein städtisches Umfeld nach menschlichem Maßstab anfühlt. Autos haben eine raumverändernde Eigenschaft, die Menschen von den Städten, in denen sie wohnen, entfremdet. Ihre Reduzierung birgt nicht nur Chancen für den Straßen- und Verkehrsraum, der dadurch sicherer, übersichtlicher, leiser und sauberer werden würde: Auch viele Räume abseits des Straßenraums, die bislang dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, könnten eine Renaissance erfahren.

Erst seit Kurzem rückt zudem die soziale Ungerechtigkeit autogerechter Städte in den Vordergrund. So kam jüngst der Begriff der Flächengerechtigkeit auf, der sich auf die den Verkehrsteilnehmenden zugeordnete Fläche im Straßenraum bezieht. Diese steht bislang selten in einem direkten Verhältnis zu ihrem Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Begriff findet sich erstmals in der 2014 erschienenen Studie „Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report“ der Agentur für clevere Städte, welche vom Radverkehrsaktivisten Heinrich Strößenreuther ins Leben gerufen wurde. Die Studie ergab, dass in Berlin 58 Prozent der Verkehrsflächen der Stadt auf den ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehr (MIV) entfielen, obwohl durchschnittlich nur 33 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt wurden (Strößenreuther 2014, S. 7). Ein zunehmendes Bewusstsein für diese Unverhältnismäßigkeit ist inzwischen vielerorts erkennbar. In kleinen wie größeren Städten in sind in diesem Zuge Veränderungen im Straßenraum zu beobachten, wie die Ausweisung von Fußgänger:innenzonen, Begegnungszonen verschiedener Art, Tempo-30-Zonen oder vereinzelt ganzen autofreien Quartieren.

Die Frage der Flächengerechtigkeit ist eng mit der sogenannten Verkehrs- oder Mobilitätswende verbunden, die die gesellschaftliche Etablierung nachhaltiger Mobilität zum Ziel hat, etwa durch die Förderung von Multi- und Intermodalität oder Sharing[1]. Hierfür bedarf es nicht nur mehr Platz im Straßenraum, sondern auch daran angrenzend für Stationen oder Hubs[2], die den Zugang zu verschiedenen Fortbewegungsmitteln und das Wechseln zwischen ihnen ermöglichen. Nicht nur Einzelpersonen können diese nutzen und bekommen dadurch einen Anreiz, auf den privaten Pkw zu verzichten, auch der Lieferverkehr kann, wie Modellprojekte bereits zeigen, mittels urbaner Hubs umgestellt und stadtverträglicher gemacht werden (Agora Verkehrswende 2017, S. 31). Geeignete Flächen für solche Hubs an zentralen Standorten zu finden dürfte jedoch eine Herausforderung sein, denn in wachsenden Städten sind diese zunehmend knapp und begehrt.

Großstädte haben in den letzten Jahren einen überproportional großen Zuwachs verglichen mit dem Rest Deutschlands erfahren, einige sind seit 2012 um rund 10 Prozent gewachsen (Statistisches Bundesamt 2019). Dieses rapide Wachstum bringt verschiedene Herausforderungen mit sich, wie die Deckung einer erhöhten Wohnraumnachfrage (ebd.) und die Gefahr der Verdrängung wirtschaftlich weniger konkurrenzfähiger Nutzungen. Gleichzeitig soll, wie die Bundesregierung 2002 beschloss, die Neuinanspruchnahme wertvoller Flächen auf 30 ha reduziert werden (Umweltbundesamt 2020a). Vor diesem Hintergrund setzen Großstädte wo möglich auf Nachverdichtungen und Umnutzungen im Bestand. Ein Forschungsprojekt zur „Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien“ des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung fand etwa heraus, dass in den letzten zehn Jahren in Frankfurt am Main ein Anteil von 20 Prozent der entstandenen Wohneinheiten durch Um-

[1] Englisch für „teilen“. Sharing umfasst verschiedene Modelle, bei denen Personen etwas nutzen können, ohne zugleich (alleinige) Eigentümer:innen zu sein.

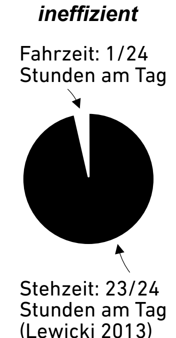
[2] Englisch für „Knotenpunkt“; „Ort der Verbindung“.

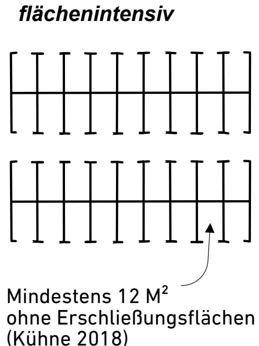
wandlungen geschaffen wurde, in Berlin waren es zehn Prozent (BBSR 2015, S. 17).

Für Umwandlungen bieten sich einerseits Flächen und Gebäude an, deren Nutzung obsolet geworden ist beziehungsweise eine schrumpfende Nachfrage aufweist. Andererseits spricht eine ineffiziente Flächennutzung dafür, eine Umnutzung in Betracht zu ziehen. Ob die Nachfrage nach Parken deutlich zurückgehen wird, ist nicht zuletzt von politischen Entscheidungen abhängig. Bereits jetzt stellen viele Einrichtungen für das Parken jedoch eine ineffiziente Nutzung der Fläche dar. Bei Parkhäusern stehen besonders die höheren, bei Tiefgaragen die tieferen Etagen oft leer; ebenerdige Parkplätze sind meist nur zu bestimmten Zeiten ausgelastet, vor allem wenn sie bestimmten Einrichtungen oder Einzelhandelsfilialen zugehörig sind.

Die eigentliche Ineffizienz liegt jedoch in der Natur des privaten Pkw: Dieser ist 23 von 24 Stunden am Tag nicht in Gebrauch (Lewicki 2013). Würden Autos zu einem überwiegenden Anteil in Sharing-Modellen genutzt, wäre nur ein Bruchteil des Parkraums erforderlich – denn es gäbe nicht nur weniger Pkw, sie wären auch einen größeren Teil der Zeit in Bewegung und damit nicht geparkt. Ein in diesem Diskurs häufig gebrauchter Vergleich ist die durch einen Parkplatz beanspruchte Fläche von mindestens 12 Quadratmetern, die größer ist als die vieler Kinderzimmer in Deutschland[3]; in Parkhäusern und Tiefgaragen werden zusätzlich Erschließungsflächen beansprucht. Der Vergleich veranschaulicht das zentrale Problem des Parkraums als Nutzung in der Stadt: Seine Großflächigkeit und Ineffizienz.







Es muss, so die Grundannahme dieser Arbeit, in Zukunft weniger private Autos geben. Daraus folgt die Frage, welche Rolle der Raum spielen kann, der bislang durch abgestellte Autos besetzt wird – der Parkraum. Wie könnte der Raum für soziale und ökologische Ziele der Stadtentwicklung eingesetzt werden? Der Parkraum umfasst verschiedene Bestandteile: die Parkplätze im öffentlichen Raum, aber auch viele privat oder kommunal betriebene Stellplatzsammelanlagen abseits des Straßenraums beziehungsweise angrenzend an diesen. Auch hier ist zu differenzieren zwischen ober- und unterirdischen Stellplatzsammelanlagen, beziehungsweise zwischen Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen, da sie räumlich sehr unterschiedlich beschaffen sind (siehe S. 12–13 dieser Publikation). Um im Rahmen dieser Arbeit spezifische Potenziale und Grenzen identifizieren zu können, richtet sich der Fokus auf eine bestimmte Art von Parkraum, die Parkhäuser.

Parkhäuser als Gebäude werden oft als abschreckend wahrgenommen – sie dienen in Filmen deshalb oft als Schauplatz für Verbrechen oder als unheimliche Kulisse. Als Kolosse, die mit der Maßstäblichkeit der Straße brechen, sind sie unbeliebt; mit Fassaden, die sich dem Straßenraum gegenüber verschließen und ohne Erdgeschosszonen, die mit den Passant:innen interagieren, fehlt es ihnen an Identität. Andererseits können die Gebäude von historischem und in einigen Fällen auch von baukulturellem Interesse sein. Ihr Erhalt ist auch von besonderer ökologischer Relevanz aufgrund der bereits zu ihrer Errichtung aufgewendeten sogenannten ‚grauen Energie‘. Die Stiftung BauKulturerbe beschreibt diese als „die in Gebäuden gebündelte Energie, die für Bau, Herstellung und Transport aufgewendet wurde.“ Wie nachhaltig ein Gebäude ist, solle auch nach diesem Kriterium und nicht nur nach dem Energieverbrauch durch den Betrieb des Gebäudes bemessen werden, denn: „Häufig überwiegt der Anteil an grauer Energie den Anteil der im Betrieb eines Gebäudes eingesetzten Energie.“ (Spiegelhalter 2020) Dieser Anteil, auch Primärenergie genannt, relativiert sich nur mit zunehmender Nutzungsdauer des Gebäudes. Somit ist es tendenziell erstrebenswert, den Lebenszyklus eines Gebäudes möglichst zu verlängern.

Gerade deshalb ist die Auseinandersetzung mit Parkhäusern eine interessante Herausforderung: Mit vielen Problemen behaftet, bergen sie dennoch beachtliche Po-

[3] So etwa Artikel im online-Magazin des VCD *fairkehr* (Kühne 2018) oder in der *Gießener Allgemeinen* (Möller 2020).

tenziale. Anders als ebenerdige Parkplätze sind sie keine reine Fläche, sondern setzen als gebauter Bestand spezifische Rahmenbedingungen. Mit ebendiesen befasst sich die vorliegende Arbeit durch eine methodische Kombination von Literatur- und Webrecherche und Expert:inneninterviews, um auf diesem Fundament Szenarien für Umprogrammierungen von Parkhäusern zu entwickeln. Die „Umprogrammierung" (Synonym für Umnutzung, Umfunktionierung oder Rekonfiguration) ist eine Analogie zum Schreiben neuer Software für existierende Geräte. Der Begriff soll die Verwirklichung einer anderen Zielsetzung mit bestehenden physischen Komponenten in den Vordergrund rücken.

Die Szenarien sollen als Anstoß für eine proaktivere Herangehensweise mit dem Bestand an Parkhäusern dienen. Bislang gibt es kaum eine gesamtheitliche Auseinandersetzung mit ihnen und ihrer Rolle im Stadtgefüge. Als Ausnahme hierfür kann das von der Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen herausgegebene Buch *Mehr als nur parken. Parkhäuser der 1960er und 1970er Jahre weiterdenken* gelten, welches neben theoretischen Essays auch architektonische Studien für den Umbau eines Frankfurter Parkhauses beinhaltet. Auch die „Deutschlandstudie 2019" der TU Darmstadt befasst sich mit dem Aufstockungspotenzial des Parkhauses als eine von drei Gebäudetypologien, nicht jedoch mit den Gebäuden als Ganzes.

Solange Parkhäuser in der Praxis nur als Einzelfälle betrachtet und behandelt werden, könnte die Konsequenz sein, dass ihre zukünftige Nutzung allein durch den steigenden Verwertungsdruck auf Immobilien bestimmt wird. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht allerdings noch die Chance, ihre Potenziale für die Verwirklichung sozialer und ökologischer Ziele zu erkennen und diese durch strategisches Vorgehen zu nutzen.

Wie kann aus Parkraum ein sozialer und ökologischer Mehrwert geschöpft werden?

Wie kann eine Umprogrammierung von Parkhäusern in diesem Sinne aussehen?

„Mehrwert" beschreibt üblicherweise eine zusätzliche Schöpfung von Wert aus Gütern, der die reinen Ressourcen und die Arbeit für ihre Herstellung übersteigt. Im Fall von Parkraum und Parkhäusern ist ein „sozialer und ökologischer Mehrwert" als eine solche Wertschöpfung aus bereits vorhandener, aber ineffizient genutzter Fläche und Substanz zu verstehen. Dabei findet eine Umkehr der Betrachtungsweise statt: Während Marx mit dem Mehrwert beschreiben wollte, wie Arbeitnehmende zur privaten Erwirtschaftung von Profit ausgebeutet wurden (vgl. zum Beispiel Zeitverlag [Hg.] 2005, Bd. 9, S. 458), wird hier gefragt, wie der Parkraum positive externe Effekte für die Gesellschaft haben kann. Denn im Status quo werden negative Effekte des Parkraums wie hoher Flächenverbrauch, weite Wege und ein höheres motorisiertes Verkehrsaufkommen externalisiert. Diese Arbeit will deshalb einen Denkanstoß dazu geben, wie die Gesellschaft in Zukunft durch eine Umprogrammierung von Parkhäusern als bereits existenter ‚Hardware' in der Stadt profitieren könnte.

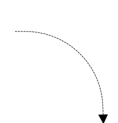
2 Methodik

Mit dieser Arbeit soll die Nutzung innerstädtischer Flächen für das Parken, das Abstellen von Fahrzeugen, kritisch hinterfragt werden. Für die Ungerechtigkeit der bisherigen Verteilung des Straßenraums gibt es bereits ein wachsendes Bewusstsein; viele Stimmen in der Stadt- und Verkehrsforschung machen sich für ein Umdenken der gegenwärtigen Autodominanz im öffentlichen Raum stark. An die Straße angrenzende Parkräume finden bislang hingegen weniger Beachtung. Ziel der Arbeit ist es deshalb aufzuzeigen, wie Parkhäuser als eine Form des Parkraums in der Stadtentwicklung zum Vorteil von Umwelt und Gesellschaft genutzt werden können. Hierfür gilt es zunächst zu untersuchen, welche Rolle Parkhäuser bislang in der Stadt spielen, welche Auswirkungen sie haben und wo ihre Chancen und Grenzen als Räume liegen. Auf dieser Basis werden Szenarien für Transformationen von Parkhäusern entworfen.

Phasen der Vorgehensweise

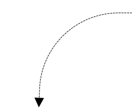
1. Explorative Phase und theoretisches Fundament

Zu Beginn wird durch Literatur- und Webrecherche die Geschichte und die Rolle des Parkraums in der Stadt untersucht. Dabei wird seine Bedeutung aus der Perspektive sich wandelnder städtischer Leitbilder herausgearbeitet. Anschließend wird eine Differenzierung der verschiedenen Subkategorien des Parkraumes vorgenommen, wobei der Fokus auf die Kategorie Parkhäuser gelegt wird. Weiterhin werden Schnittstellen zwischen Parkhäusern und sozialen und ökologischen Zielen der Stadtentwicklung identifiziert.



2. Analytische Phase

Leitfadengestützte, teilnarrative Interviews mit Expert:innen vermitteln unterschiedliche Perspektiven auf das Thema. Die Expert:innen kommen aus verschiedenen Bereichen, sodass außer verschiedenen Meinungen auch unterschiedliche Fachkenntnisse einfließen. Allerdings wurden bewusst Expert:innen ausgewählt, die eine Umprogrammierung von Stellplatzanlagen nicht grundsätzlich ablehnen und die Grundannahme dieser Arbeit, dass der individuelle Pkw-Besitz reduziert werden muss, teilen. In den Interviews wird Bezug genommen auf nationale und internationale Beispiele für Transformationen von Parkraum. Durch die anschließende Transkription und Codierung der Interviews werden wichtige Aussagen der Expert:innen erfasst und systematisiert.



3. Konzeptionelle Phase

Zuletzt werden, basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Schritte, die relevanten Parameter für die Umprogrammierung von Parkhäusern in einem Schema erfasst. Mithilfe des Schemas wird jeweils ein Zukunftsszenario für drei unterschiedliche Ausgangssituationen entworfen. Dabei hat jedes Szenario eine andere Ausrichtung innerhalb der identifizierten Schnittstellen zu sozial und ökologisch gerechter Stadtentwicklung. Es werden jeweils zwei Phasen einer prozesshaften Vorgehensweise dargestellt.

Aufbau der Szenarien:

Szenario	Ausgangssituation		Umprogrammierung
A	Parameter	→	Phase 1 + Phase 2
B	Parameter	→	Phase 1 + Phase 2
C	Parameter	→	Phase 1 + Phase 2

Interviewt wurden Personen, die eine klare Position zum Umgang mit Parkhäusern in Großstädten und bereits erste praktische Erfahrungen darin haben. Um als Expert:innen zur Beantwortung der Forschungsfrage beitragen zu können, mussten sie nicht nur fachlich versiert sein, sondern sich in ihrer Tätigkeit auch zu sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit bekennen. Aufgrund der Entscheidung für wenige, aber dafür ausführlichere Interviews wurde zugleich Wert darauf gelegt, dass die Expert:innen unterschiedliche Perspektiven auf das Thema mitbringen sollten, sowohl aufgrund ihrer Einstellungen zu Parkraum als auch aufgrund ihrer beruflichen Schwerpunkte.

Nach den Empfehlungen von Eckardt (2014, S. 154 ff.) wurde mit den Interviews selbst überprüft, ob die ausgewählten Personen tatsächlich Expert:innen für das Thema waren. Die zahlreichen in den Interviews beschriebenen Erfahrungswerte, beziehungsweise das ausführliche „Praxis- und Handlungswissen“ (Bogner & Menz 2002, S. 46 zitiert nach Eckardt 2014, S. 151), wurden als Bestätigung für den Expert:innen-Status der ausgewählten Personen gesehen. Während jedes Interviews wurden besonders wichtige Aussagen notiert und im Anschluss wurde jeweils eine kurze Reflexion zu Verlauf und Interviewkontext verfasst, um eine spätere Einordnung zu erleichtern. Durch diese Art von Interviews konnten Einschätzungen von Expert:innen zu den Forschungshypo-thesen gewonnen, aber auch neue Hypothesen generiert werden. Die Interviews mussten aufgrund der Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie telefonisch durchgeführt werden.

Die Herangehensweise der Interviews ist an Methoden der qualitativen Datenanalyse aus den Sozialwissenschaften angelehnt. Solange ein methodischer Mix für Material und Fragestellung angemessen ist, lassen sich laut Mayring „[...] Kombinationen denken, die in einzelnen Analysedurchgängen offenere und inhaltsanalytische Verfahren miteinander verschränken.“ (Mayring 2000, S. 474). Bereits zu Beginn wurde eine Fragestellung formuliert, auf deren Basis ein Leitfaden für die Interviews entwickelt wurde. So war das Aufkommen bestimmter Themen, die in der Analyse möglicherweise als Kategorien identifiziert werden, bereits zu erwarten. Es wurde nicht, wie es die Grounded Theory nach Glaser & Strauss vorsieht, versucht auf Vorannahmen aufgrund von bestehendem Wissen zu verzichten. Dennoch wurde induktiv und möglichst offen codiert, nicht etwa anhand bereits vor der Datenerhebung bestimmter Auswertungskategorien, wie Kuckartz (2010, S. 84 ff.) das Thematische Codieren nach Christel Hopf beschreibt. Zudem konnte das Vorgehen für die erneute Anwendung nicht wesentlich angepasst werden, da die drei Interviews zeitlich dicht getaktet stattfanden.

Die Transkription und Codierung erfolgten mithilfe des Programms MAXQDA, wobei nach den Regeln eines einfachen Systems von Kuckartz transkribiert wurde: wörtlich, lesbar und „geglättet“ (ebd., S. 44). Die im ersten Durchgang gebildeten Kategorien wurden anschließend revidiert und auf Redundanzen geprüft, um dann bei einem erneuten Durchgang des Materials die Zuordnung der Codes zu Kategorien zu überprüfen. Dabei wurden zusätzlich Memos erstellt, die in kurzen, paraphrasierenden Stichpunkten die wesentlichen Aussagen festhielten, um eine leichtere Übersicht und Einordnung der Äußerungen zu einem Gesamtbild zu ermöglichen. Auf einen quantitativen Abgleich der erwähnten Schlagwörter wurde verzichtet, da von einer geringen Aussagekraft einer reinen Auszählung auszugehen war. Es wurde jedoch beachtet, welche Stichwörter die Interviewten durch Betonung, Wiederholung oder Unterstreichung durch Formulierungen als besonders wichtig hervorhoben.

Die Interviews sind weder als detaillierte Einzelfallstudien zu verstehen, noch repräsentieren sie die Einschätzung der Fachwelt zur Zukunft des Parkraums. Vielmehr bilden die Positionen, Erfahrungen und Ideen der Interviewpartner:innen die Grundlage für die Szenarien für Umprogrammierungen von Parkhäusern, die in dieser Arbeit entworfen werden. In jedem Szenario werden die räumlichen wie rechtlichen Rahmenbedingungen des Parkhauses sowie die Akteur:innen- und Interessenlage in einem Schema abgebildet, welches die Weichen für die jeweilige Umprogrammierung stellt. Jedes Szenario ist als Exploration mit einem unterschiedlichen Fokus zu verstehen, denn selbstverständlich sind auch in der Realität Parkhäuser und ihre Umstände individuell. Es kann daher keine direkte Übertragbarkeit der Szenarien geben. Sie bieten indes Ideen und Orientierung für sozial und ökologisch vorteilhaftes situatives Handeln.

3 Das Problem Parkraum

Der Begriff des Parkens stammt ursprünglich aus dem militärischen Kontext, wo er bereits lange vor der Erfindung des Autos den Ort und die Art der Aufstellung von Wagen bezeichnete (Kleinmanns 2011, S. 9–11). Heute bedeutet Parken das Abstellen eines Fahrzeuges über einen längeren Zeitraum. „Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt", so erklärt es § 12 Absatz 2 der Straßenverkehrsordnung. Die StVO regelt in diesem Paragraphen jedoch vor allem, wo das Parken unzulässig ist. Im Umkehrschluss ist Parken damit überall im Straßenraum erlaubt, wo es nicht verboten ist. Ob diese Regelung für Straßen in Großstädten sinnvoll ist, sei dahingestellt.

Parkraum hingegen wird vom Duden als „Raum, Platz zum Parken" (Duden Online 2020a) definiert, wodurch eine funktionale Bestimmung suggeriert wird – das Parken ist dort explizit vorgesehen. Zum Zweck dieser Arbeit wird von einer solchen Bestimmung des Raums ausgegangen, nicht zuletzt in der Hoffnung, dass sich dieses Paradigma in Zukunft umkehren wird und das Parken privater Pkw nur noch an wenigen ausgewiesenen Stellen möglich sein wird.

Im Folgenden werden einige mit dem Parkraum verbundene und in ihm enthaltene Begriffe beschrieben und voneinander abgegrenzt, sodass sie differenziert betrachtet und behandelt werden können. Um zu ergründen, welche Auswirkungen das Parken und die dafür geschaffenen Anlagen auf Städte und ihre Bewohner:innen haben, wird anschließend skizziert, wie das Auto Einzug in deutsche Städte hielt und den Stellenwert erlangte, den es heute besitzt.

Begriffe

Parken ist das Abstellen des Fahrzeuges über einen längeren Zeitraum. „Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt." (§ 12 Abs. 2 StVO) Grundsätzlich darf überall dort geparkt werden, wo es nicht verboten ist.

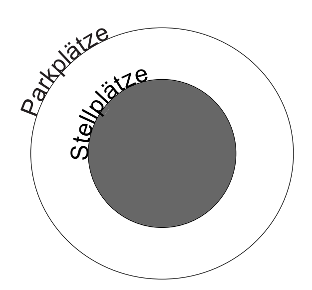
Parkraum ist die generelle Beschreibung oder der Überbegriff, der jegliche Stellen umfasst, an denen Autos abgestellt werden können – der Duden definiert ihn als „Raum, Platz zum Parken" (Duden Online 2020b). Die **Parkraumbewirtschaftung** oder das **Parkraummanagement** bezieht sich somit auf die Handhabung all jener für das Parken bestimmter Räume, die in kommunaler Hand liegen. Durch Preissteuerung, Überwachung und Kooperationen mit privaten Betreiber:innen kann das Angebot an Parkraum bestimmt werden. Die öffentliche Hand muss hierbei nicht lediglich auf (vermeintliche) Nachfrage reagieren, sondern kann diese Instrumentarien zielorientiert einsetzen um Einfluss auf das Park- und Mobilitätsverhalten von Individuen zu nehmen.

Die Parkraumbewirtschaftung ist nicht zu verwechseln mit einer **Stellplatzsatzung/-verordnung**. Letztere werden durch die Bundesländer erlassen und bestimmen die von Bauherr:innen herzustellenden Stellplätze, also Plätze auf privatem Grund, auf denen Gegenstände (im Regelfall Fahrzeuge) abgestellt werden können. Die Stadtstaaten Berlin und Hamburg verzichten inzwischen gänzlich auf Stellplatzsatzungen; in einigen Flächenländern können die Kommunen darüber selbst entscheiden. Der Verzicht auf eine Stellplatzsatzung kann jedoch eine Parkraumbewirtschaftung, beziehungsweise eine Anpassung dieser, erforderlich machen, wenn daraus eine Überbelastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entsteht. Der ursprüngliche Gedanke der Stellplatzsatzungen war schließlich, den öffentlichen Raum zu entlasten, indem Fahrzeuge auf privatem Grund abgestellt werden. Zudem enthalten Stellplatzverordnungen und -satzungen meist die Möglichkeit eines sogenannten „Ablösungsvertrags". Hierbei müssen Bauherr:innen eine festgelegte Summe für nicht errichtete Stellplätze zahlen. Diese Mittel können außer für das Unterhalten von Parkraum auch für Investitionen in Fahrradinfrastruktur oder ÖPNV ausgegeben werden. Wo eine Stellplatzsatzung abgeschafft wird, entfallen also auch Ablösungsverträge als mögliche Einnahmequelle für Verkehrsinfrastruktur.

Seitenstreifen/Parkstreifen/Parkbuchten befinden sich im öffentlichen Verkehrsraum, gehören aber nicht zur Fahrbahn und sind für das Parken geeignet (§ 2 Abs. 1 und § 12 Abs. 4 StVO). Fahrzeuge, die hier stehen, werden als „ruhender Verkehr" eingeordnet – so wird die Inanspruchnahme eines erheblichen Anteils des Straßenraumes legitimiert.

Der Begriff **Parkplatz** hat eine doppelte Bedeutung:

(1) Zum einen ist damit generell eine „Stelle, an der ein Auto geparkt werden kann“ (Duden Online 2020b) gemeint. Befinden sich diese Stellen auf öffentlichen Verkehrsflächen, müssen die darauf abgestellten Fahrzeuge – anders als bei **Stellplätzen**, welche sich grundsätzlich auf privaten Flächen befinden – ordentlich angemeldet und verkehrstüchtig sein. Für Zugfahrzeuge (solche, die aus eigenem Antrieb fahren können) ergibt sich aus der StVO keine zeitliche Begrenzung für die Nutzung eines Parkplatzes, sofern durch Beschilderung nichts anderes vorgegeben ist.

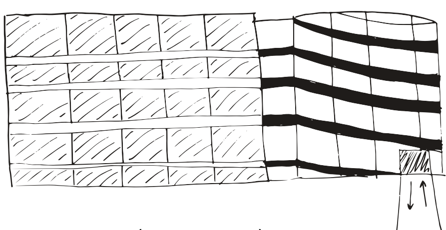
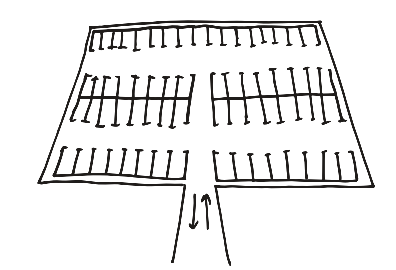
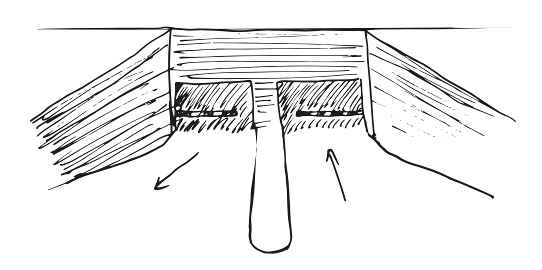


Stellplätze als Subkategorie von Parkplätzen

(2) Mit einem Parkplatz wird jedoch auch ein größerer Platz beschrieben, auf dem mehrere Autos geparkt werden können. Sie gehören zu den Stellplatzsammelanlagen.

Garagen sind laut der Musterbauordnung (MBO), an der die Landesbauordnungen (LBO) ausgerichtet sind, „Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen“ (§ 2 Abs. 7 MBO). Hierbei kann unterschieden werden zwischen Hochgaragen (auch Parkhäuser genannt) und Tiefgaragen, wobei auch die Kombination beider möglich ist. Da sie sich nicht im öffentlichen Verkehrsraum befinden, beherbergen Garagen **Stellplätze**. Dies kann von einem einzigen Stellplatz (z. B. für den Eigengebrauch von Eigentümer:innen privater, für die Öffentlichkeit unzugänglicher Grundstücke) bis hin zu großdimensionierten **Stellplatzsammelanlagen** reichen (z. B. öffentlich zugängliche, zu Einkaufszentren gehörige Parkhäuser).

Stellplatzsammelanlagen sind Anlagen, die mehrere Stellplätze beherbergen. Sie können ebenerdig auf nicht überbauten Flächen angelegt sein (Parkplätze) oder sich überirdisch (Hochgaragen bzw. Parkhäuser) oder unterirdisch (Tiefgaragen) innerhalb von Gebäuden befinden. Es kann nach verschiedenen Kriterien zwischen den Arten von Stellplatzsammelanlagen unterschieden werden (siehe Tabelle).

Eigentum	öffentlich/privat
Bewirtschaftung	kommunal/durch private Betreiber:innen
Zugänglichkeit	öffentlich/eingeschränkt
Zugehörigkeit	z. B. zu Einzelhandelsfilialen, zu öffentlichen Einrichtungen
Typus	Parkhäuser (überirdisch)  Parkplätze (ebenerdig)  Tiefgaragen (unterirdisch) 

3.1 Wie das Auto Städte veränderte – Historie bis heute

„Die ‚Freiheit', die durch den Autoverkehr entstanden ist, wird durch Menschenopfer, Landschaftsopfer und Siedlungsopfer und die brutale Reglementierung aller anderen, die nicht Auto fahren, bezahlt."

(Knoflacher 2001, S. 56)

Die Erfindung des Automobils 1885 war der Beginn eines Wandels in der Lebensweise der Menschen, der sich über das nächste Jahrhundert erstrecken sollte. In den folgenden Jahrzehnten begann die Errichtung von Infrastruktur für Autos: Straßen, die das Fahren erleichterten, Tankstellen und Werkstätten, die der Versorgung und der Pflege der Fahrzeuge dienten, und Garagen, um sie aufzubewahren. Das, was in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts als Hochgarage, als „‚Auto-Hotel', ‚Garagen-Palast', ‚Hochhausgaragen'" (Kleinmanns 2011, S. 12) bezeichnet wurde und was wir heute als Parkhaus kennen, unterschied sich auch in anderen Aspekten. Da der Besitz eines Autos ein Privileg der Wohlhabenden war, gehörten ein umfassendes Serviceangebot sowie Räumlichkeiten für Chauffeure oft dazu. Auch an der Gestaltung der Parkhäuser dieser Zeit – als Beispiel sei der noch erhaltene Kant-Garagen-Palast in Berlin genannt – ist dieser Luxus noch ablesbar. Da Autos zu Beginn noch störungsanfälliger und wartungsintensiver waren, konnten sie ohnehin nicht über längere Zeit unbeaufsichtigt im Freien stehen gelassen werden.

Von 1906 bis 1938, kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs, stieg die Anzahl der Pkw in Deutschland von 10.000 auf 715.000, während die gefahrenen Personenkilometer noch beträchtlicher anstiegen: von 30 Millionen auf 4,5 Milliarden (Statista 2000). Autos waren somit zwar noch kein Massenmedium, wurden aber einem stetig wachsenden Anteil der Bevölkerung zugänglich. So konnten auch die Nationalsozialisten, als sie 1933 an die Macht kamen, den Autobahnbau als einen „Geistesblitz Adolf Hitlers" (Kulke 2016) und ein sozialpolitisch bedeutsames Projekt deklarieren, obwohl sie noch während der Weimarer Republik offen gegen den Bau solcher „Luxusstraßen" gewesen waren. Die Motorisierung zeichnete sich deshalb vorerst besonders im Landschaftsbild ab.

Erst nach dem Ende des Kriegs, in den Jahren des Wirtschaftswachstums und des Wiederaufbaus, begann die Umgestaltung der Städte nach dem Leitbild der autogerechten Stadt. Die Umsetzung dieses Leitbildes, benannt nach dem 1959 herausgegebenen Werk des Stadtplaners Hans Bernhard Reichow, wurde durch die Kriegsschäden wesentlich erleichtert. Bis heute prägt es den Alltag der Bewohner:innen deutscher Städte: Die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs, durch ihre Steuern finanziert, ist weiterhin der Status quo. Reichow selbst schrieb zwar, dass für menschenwürdiges Leben auch „[…] Wohnruhe sowie Sicherheit für Fußgänger und Radler" (Reichow 1960) gebraucht würden, diese Aspekte bildeten sich in den vielspurigen Straßenachsen mitten durch historische Innenstädte, den städtischen Autobahnen und dem immer mehr werdenden Platz für den ruhenden Verkehr an den Straßenrändern nicht ab. Das Phänomen der Autogerechtigkeit entwickelte sich in der BRD zwar früher und in größerem Ausmaß, schlug sich ab den 1960er Jahren trotz deutlich geringerer Pkw-Zahlen aber auch in der Stadtplanung der DDR nieder. (Bernhard 2018)

Die Auto-Kultur wurde Bestandteil aller Lebensbereiche, denn ein Stellplatz für das Fahrzeug vor der eigenen Tür konnte nicht genügen. Auch am Arbeitsort, an Schulen und Kindergärten: Überall, wo Konsum oder Aufenthalt vorgesehen waren, musste nun Parkraum zur Verfügung stehen. Im Zuge der Massenmotorisierung vervielfachten sich auch die Einrichtungen zur gesammelten Verwahrung: Zwischen 1973 und 1989 verdoppelte sich die Anzahl der Parkhäuser und Tiefgaragen, auch mithilfe staatlicher Förderung (Kleinmanns 2001 S. 88). Entgegen den Thesen dieser Zeit, dass mehr Platz für den fahrenden und ruhenden Autoverkehr zu einer Entspannung führen würde, wuchs er jedoch mit der für ihn geschaffenen Infrastruktur, sodass keine Verkehrsentlastung in den Städten erfolgte.

In den letzten Jahrzehnten hat ein Umdenken stattgefunden. Nicht nur das Verlangen nach menschlichen Maßstäben, besonders anschaulich dargestellt und propagiert in den Werken von Jan Gehl, sondern auch dasjenige nach belebten und nutzungsdurchmischten Quartieren sprechen nun für eine Abkehr von der Autogerechtigkeit. Es hat sich gezeigt, dass die autogerechte Stadt auch einen hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch hat, dass ihre

hohe Luftverschmutzung und Lärmbelastung Gesundheitsschäden verursachen und dass die Verkehrsunsicherheit auf ihren Straßen eine Lebensgefahr für ihre Bewohner:innen darstellt.

Auch der sich beschleunigende Klimawandel nebst anderen durch motorisierten Verkehr (mit)verursachten Umweltkrisen verlangt nach einem Paradigmenwechsel in der Mobilität. Der Verkehrssektor ist für ein Fünftel der klimaerwärmenden Treibhausgasemissionen verantwortlich, davon geht der Großteil auf den Straßenverkehr zurück. Von den für die Emissionen hauptverantwortlichen Sektoren ist der Verkehr sogar der einzige, in dem die Emissionen im Vergleich zu 1990 gestiegen anstatt gesunken sind – dem gegenüber steht das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 % gegenüber denen von 1990 zu reduzieren (Sachverständigenrat für Umweltfragen 2017, S. 3). Und dennoch, während es immer mehr Versuche gibt, das Leben in Städten autofrei oder autoarm zu gestalten, haben Projekte dieser Art bislang einen Leuchtturmstatus, der die autodominierte Normalität umso sichtbarer macht.

Auswirkungen des MIV auf Mensch und Umwelt in Zahlen

Flächenverbrauch

Von 1992 bis 2018

+ 10 %

Verkehrsflächen

(Umweltbundesamt 2020a)

Ressourcenverbrauch

Von 1995 bis 2018

+ 5 %

Energieverbrauch im Straßenverkehr

(ebd.)

Luftverschmutzung

Motorisierter Straßenverkehr ist mit

42 %

Hauptemittent von Stickstoffoxiden

(Umweltbundesamt 2020b)

Lebensgefahr

Alle **9** Stunden

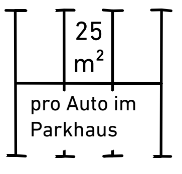
stirbt in Deutschland jemand bei einem Geschwindigkeitsunfall

(Statistisches Bundesamt 2020a)

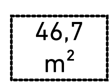
3.2 „Ruhender Verkehr“ als Blockade für Ziele der Stadtentwicklung

Die Entwicklung von elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Autos wird oft als Lösung für die Probleme dargestellt, die der MIV verursacht. Attraktiv an dieser Vorstellung ist, dass sich das über ein Jahrhundert erlernte Mobilitätsverhalten der Menschen kaum ändern müsste; es bräuchte kein Verzicht auf den Komfort eines privaten Pkw verlangt zu werden. Dabei wird jedoch eine wichtige Komponente des Problems übersehen: Der Flächenverbrauch. Das aktuelle Modell des Besitzes von privaten Pkw, ganz gleich wovon sie angetrieben werden, benötigt Parkplätze. Diese blockieren ganze Spuren auf Straßen, die damit nicht der Bewegung, sondern dem Stillstand dienen und in Städten mit Flächenknappheit dienen ganze Gebäude ausschließlich der Aufbewahrung von Autos. Das Parken, in dem Ausmaß, in dem es heute stattfindet, ist damit in sich ein Problem.

Die durch Parken beanspruchte Fläche im Straßenraum beträgt einer Berechnung des Carsharing-Anbieters Ubeeqo zufolge in den 11 Städten mit dem deutschlandweit höchsten Anteil zwischen 8,3 % (in Duisburg) und 16,3 % (in Hannover) (Wirtschaftswoche 2016). Der Platzverbrauch in Großstädten durch Parken auf privatem Grund sowie in dafür vorgesehenen Garagen ist hingegen schwer zu beziffern. Die fünf größten gewerblichen Parkhausbetreiber bewirtschafteten 2012 in Deutschland die Hälfte aller Parkhäuser und damit über 436.000 Stellplätze (Scharmanski 2014, S. 23). Bei einer Berechnung von 25 Quadratmetern Fläche pro Parkplatz inklusive erforderlicher Erschließungsflächen in einem Parkhaus (nach Kleinmanns 2011, S. 11) ist von einer Gesamtfläche von 10.900.000 Quadratmetern auszugehen, die sich allein in den Händen dieser fünf größten Betreiber befindet. Die vom Umweltbundesamt berechnete durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf in Deutschland für 2019 beträgt 46,7



(Kleinmanns 2011, S. 11)



Ø Wohnfläche pro Kopf in Deutschland 2019

(Statistisches Bundesamt 2020b)

In Parkhäusern gibt es mehr als 1090 Hektar Fläche, so viel wie 233.405 Menschen an Wohnfläche zur Verfügung haben

Quadratmeter. Damit wäre allein in den Parkhäusern der fünf größten Betreiber hierzulande so viel Fläche enthalten wie 233.405 Menschen bewohnen. Das entspricht in etwa den Einwohner:innen einer kleinen Großstadt wie Krefeld, Freiburg oder Magdeburg.

Diese beachtliche Inanspruchnahme öffentlicher aber auch privater Flächen durch das Parken ist nicht ohne Konsequenzen. Sie verhindert in mehreren Hinsichten eine nachhaltige Stadtentwicklung. Im Folgenden werden drei Stellen beschrieben, an denen Parkraum sozialen und ökologischen Zielen der Stadtentwicklung entgegensteht.

Probleme des Parkraums

1

Parkraum blockiert Platz, der anders genutzt werden könnte.

Wo Platz für das Parken bereitgestellt wird, wird auf andere Nutzungen verzichtet. Die Initiative des jährlichen Aktionstags PARK(ing) Day, bei dem Parkplätze auf der Straße als Bestandteil des öffentlichen Raums zurückerobert und auf kreative Weise inszeniert werden, zeigt dies seit 2005. Doch auch in Parkhäusern und Tiefgaragen befinden sich große, monofunktionale und ineffizient genutzte Flächen. Ihre ausschließliche Ausrichtung auf Autos, beziehungsweise Autofahrende, schließt zudem verschiedene Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Personen mit Sehbehinderungen oder solche, die schlichtweg kein Auto besitzen, aus.

Doch was, wenn über das Abstellen von privaten Pkw hinausgedacht würde? Nutzungen, die das Parken ergänzen oder ersetzen könnten für zugänglichere, vielfältigere und belebtere Räume sorgen. Ehemaliger Parkraum könnte angesichts der hohen Konkurrenz, die die Städte sonst beherrscht, als neu gewonnene Spielwiese für Verdrängtes, für Innovatives oder für Experimentelles dienen.

2

Parkraum fördert mehr Autoverkehr.

Je einfacher es ist, einen Parkplatz zu finden und je näher an dem Zielort geparkt werden kann, desto komfortabler wird das Auto als Mobilitätsträger, und desto größer ist die Versuchung, selbst kurze Wege mit dem Auto zurückzulegen. Der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher, langjähriger Kritiker autogerechter Stadtplanung, erklärt „dass das Verhalten dem Angebot folgt" (Knoflacher 2001, S. 28). Knoflacher errechnet einen „Wirkungsgrad des Autos bezüglich seiner Benützung" von unter 1 %, welcher sich „aus dem Produkt des Auslastungsgrades multipliziert mit dem Anteil des Einsatzes an der möglichen Gesamteinsatzzeit von 24 Stunden, dividiert durch die Anzahl der Sitzplätze/Pkw" ergibt (ebd., S. 29). Mit Hinblick auf diese geringe Effizienz des Autofahrens als Mobilitätsform und auf dessen negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit steht außer Zweifel, dass eine ökologisch und sozial progressive Stadtentwicklung eine Abkehr vom Auto als Verkehrsmittel der Wahl anstreben muss.

Für Parkplätze gilt also grundsätzlich, dass Angebot Nachfrage schafft. Wenn dann ihre Auslastung steigt, wird wiederum nach weiteren Parkplätzen verlangt, sodass ein selbstverstärkender Kreislauf entsteht. Auf diesen Kreislauf und seine verheerenden Folgen machte der US-amerikanische Stadtplanungsprofessor Donald Shoup mit seinem wegweisenden Buch *The High Cost of Free Parking* (2005) aufmerksam. Darin beschreibt Shoup etwa wie es so weit kommen konnte, dass die erforderlichen Mindestflächen für Parkplätze für kommerziell genutzte Gebäude in den USA meist größer sind als die Gebäude selbst. Parkraum immer und überall zur Verfügung zu stellen, erklärt Shoup, habe jedoch auch einen Preis, der letztlich durch verschiedene Mechanismen kollektiviert und somit auch von jenen getragen werde, die kein Auto besäßen.

3

Parkraum führt zu Versiegelung und Zersiedelung.

Zu den verdeckten Kosten der massiven Bereitstellung von Parkraum zählt insbesondere die Zersiedelung (Englisch: Sprawl), die flächenintensive Ausbreitung urbaner Agglomerationen. So werden agrarwirtschaftlich und ökologisch wertvolle Flächen im Umfeld der Städte versiegelt und degeneriert. Um dies zu vermeiden, setzte sich in Deutschland die Bundesregierung zum Ziel, die Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungen bis 2030 auf 30 Hektar am Tag zu reduzieren (Umwelt Bundesamt 2020a). Zudem verlängert Sprawl durch eine geringere Dichte von Gebäuden und Nutzungen die Wege innerhalb der Städte. Dies hat längere Fahrzeiten und höhere Anfahrtskosten zur Folge; zugleich wird der Verzicht auf ein privates Auto erschwert.

Die sozialen und ökologischen Vorteile einer möglichst kompakten Stadt, oder einer ‚Stadt der kurzen Wege', in der Nachverdichtung und möglichst kleinteilige Nutzungsmischung angestrebt werden, sind vor diesem Hintergrund eindeutig. So heißt es auch in der *Leipzig-Charta*: „Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung von Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. […] Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Stadtquartieren erwiesen." (BMUB 2007, S. 4)

3.3 Parkhäuser als Erbe der Makromobilität

Da die den Parkraum konstituierenden Typen ihre jeweils eigenen Rahmenbedingungen sowie unterschiedliche Auswirkungen auf ihre Umgebung haben, wird die vorliegende Arbeit nur eines dieser Elemente in den Fokus nehmen: Parkhäuser. Als bereits bestehende Bausteine im Stadtgefüge sind sie, anders als etwa ebenerdige Parkplätze kein unbeschriebenes Blatt, keine reine Fläche. Aufgrund ihrer oft undurchdringlichen Fassaden und überdimensionierten Erscheinung im Straßenbild können sie abschreckend wirken. Ihr Inneres ist durch die wenigen Fenster meist dunkel; der Einsatz von Beton lässt sie roh und kalt, die niedrigen Decken bedrückend wirken. So sind Parkhäuser als Kulisse für zwielichtige Handlungen in Filmproduktionen fast schon zum Klischee geworden.

Das soll jedoch nicht heißen, dass die Gebäude lediglich als Problem zu betrachten sind. Auch wenn sie ästhetisch in der breiten Gesellschaft bislang kaum Anklang finden, kann ihnen die historische Aussagekraft nicht abgesprochen werden. Der phänomenologische Stadtforscher Jürgen Hasse schreibt dazu: „Stets drückten die Bauwerke in den Stilen ihrer jeweiligen Zeit etwas vom herrschenden Zeitgeist aus, und stets waren die Bauten des ruhenden Verkehrs nicht nur Kurzzeit-Lagerhäuser, sondern auch Medien, die das Verhältnis der Gesellschaft zu ihrem Automobil, das heißt in erster Linie zum Pkw, nach Maßgabe herrschender kultureller Werte regulierten." (Hasse 2014, S. 10) Insbesondere die in den 1960er und 1970er Jahren gebauten Parkhäuser mit ihrer charakteristisch „nüchtern-funktionalistischen" (ebd.) Gestaltung würden zwar kaum aktiv wahrgenommen oder diskutiert, „was nicht (oder nicht mehr) thematisiert wird, ist im kulturellen Raum der Stadt aber weder unbedeutend noch wirkungslos." Hasse postuliert, dass ein Parkhaus als selbstverständlicher, alltäglicher Aufbewahrungsraum „im Metier des Unbewussten seine affektiven Wirkungen" (ebd., S. 11) entfaltet. Auch die zu Beginn dieses Jahrhunderts entstandenen Parkhäuser stünden für „die postkritische Geschichte der kulturellen Nobilitierung des Automobils" und „das Ideal des guten Lebens, das sich zu großen Teilen der Wohlstandssituation individueller Automobilität verdankt." (ebd., S. 10) Die kulturhistorische Bedeutung von Parkhäusern, auch jenen der jüngeren Geschichte, sollte deshalb nicht negiert werden.

Solange die Kultur des Automobils oder der „Makromobilität" (nach Knoflacher) noch vorherrscht und eine Gefahr für die Menschheit und ihre Lebensgrundlagen darstellt, muss dem zweifelsohne etwas entgegengesetzt werden. Parkhäuser sind Bestandteil dieser Kultur und damit in ihrer Wirkung kritisch zu betrachten. Gleichzeitig sind sie als Artefakte und Ausdruck dieser Kultur – mögen sie auch als unbequem oder unästhetisch gelten – ein gesellschaftliches Erbe. Zudem ist ein baukultureller Wert einzelner Parkhäuser nicht von vornherein auszuschließen, wie Joachim Kleinmanns anhand zahlreicher Beispiele in seinem Buch *Parkhäuser: Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit* zeigt. Nicht zuletzt ist auf die in Gebäuden jeglicher Art enthaltene graue Energie als ökologisch bedeutsamen Aspekt zu verweisen. Zukunftsszenarien für den ökologisch und sozial ausgerichteten Umgang mit Parkhäusern zu entwickeln erfordert demnach die Auseinandersetzung mit einer Vielzahl an Faktoren und die sorgfältige Abwägung zwischen ihnen.

4 Herausforderungen im Umgang mit Parkhäusern

Das Umnutzen und Umbauen von Parkhäusern ist heute noch keine gängige Praxis. Dennoch, oder gerade deshalb, sollten erste Erfahrungswerte und Einschätzungen von Pionier:innen auf diesem Feld für zukünftige Vorgehensweisen zu Rate gezogen werden. Für diese Arbeit wurden aus diesem Grund drei Personen ausgewählt und interviewt, die sich auf unterschiedliche Weise und aus verschiedenen Anlässen mit der Umnutzung von Parkhäusern beschäftigt haben. Interviewt wurden:

- **Dr.-Ing. Tim Lehmann**, Architekt und Stadtplaner in Berlin, Gründer des Think-Tanks ium-institut für urbane mobilität, welches 2016 mit der Studie „Schöneres Parken – eine bessere Stadt für alle“ die effizientere Ausnutzung von Parkplätzen vor Supermärkten und in Parkhäusern zur Entlastung des Straßenraums empfahl. Lehmann engagiert sich zudem im Verein Changing Cities für die Verkehrswende und war Mitinitiator des Berliner Volksentscheid Fahrrad, welcher ähnliche Volksentscheide in anderen deutschen Städten inspiriert hat. Lehmanns Expertise liegt damit vor allem im Bereich der Mobilität, er engagiert sich für eine andere Nutzung des Straßenraums und brachte Parkhäuser als potenzielle Ressource für die Mobilitätswende ins Gespräch.

- **Erika Becker**, studierte Geographin und seit 2009 Geschäftsführerin der städtischen Gesellschaft BREPARK GmbH, welche in Bremen Parkhäuser, Parkplätze und Tiefgaragen betreibt. Laut eigenen Angaben setzt sich die Gesellschaft „für die weitere Entwicklung der Bremer Innenstadt als lebendigen Mittelpunkt Bremens“ ein (BREPARK 2020). Tatsächlich hat das Unternehmen einen progressiven Charakter: Bereits seit den 1990er Jahren hat es Bike & Ride-Anlagen, Fahrradstationen an Parkhäusern und ein Fahrradparkhaus gebaut, seit dem Jahr 2000 richtet es Park & Ride-Parkhäuser ein und seit einigen Jahren stellt es in Kooperation mit der Firma Cambio Carsharing-Angebote in Parkhäusern bereit. Auch die Integration anderer Nutzungen in Parkhäuser kann für Becker zum gesellschaftlichen Auftrag gehören, den das Unternehmen wahrnehmen muss. Als Geschäftsführerin der BREPARK, die zugleich Betreiberin und Eigentümerin vieler Parkhäuser in und um Bremen ist, kennt sich Becker mit den Gebäuden, ihren Funktionsweisen, Standorten, Chancen und Grenzen aus.

- **Tina Unruh**, Architektin und Stellvertretende Geschäftsführerin der Hamburgischen Architektenkammer. Unruh war viele Jahre in der Schweiz tätig, wo sie auch zu nachhaltiger Architektur forschte, und ist nun in Hamburg Aufsichtsratsvorsitzende der Genossenschaft Gröninger Hof eG i.G., die sich 2018 gründete, um „unterschiedliche Lebens- und Arbeitsformen zur ortsgebundenen, partizipativen und nachhaltigen Immobilien- und Projektentwicklung und Bestandsbewirtschaftung“ in einem ehemaligen Parkhaus zu verwirklichen. Die Genossenschaft beteiligt verschiedene Gruppen und ermöglicht im Gebäude verschiedene künstlerische Nutzungen während der Konzeptfindungsphase. Sie strebt langfristig eine hohe Diversität an Nutzungen und Nutzenden an.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews dargelegt (Leitfaden der Interviews: siehe Anhang). In vielem waren sich die Befragten einig, doch in einigen Fragen gingen ihre Ansichten, bedingt durch unterschiedliche Erfahrungswerte und Bezüge zur Thematik, auseinander. Daher sollen in der folgenden Synthese von Fachwissen, Meinungen und Empfehlungen auch und gerade unterschiedliche Sichtweisen explizit betrachtet werden.

4.1 Qualitäten und Wert des Bestandes

Zunächst stellte sich die Frage, ob Parkhäuser als Gebäude erhaltenswert sind: Ob sie einen Wert haben, der über ihren Bodenwert hinausgeht, und ob dieser auch fortbesteht, wenn sie eine andere Funktion als die bisherige erfüllen. Aus dieser Überlegung ergaben sich die folgenden Fragen, die sinngemäß im Verlauf der Interviews gestellt wurden:

Wie wird sich der Bedarf nach Parkraum im Allgemeinen und Parkhäusern im Besonderen voraussichtlich entwickeln?

Welche Chancen und Probleme haben die bestehenden Baustrukturen?

Inwieweit haben Parkhäuser einen historischen oder baukulturellen Wert, den es zu erhalten gilt?

Zukünftige Entwicklung des Bedarfes nach Parkhäusern

> Da gibt es zwei Szenarien: Entweder es wird mehr, oder es wird weniger, je nachdem, ob wir eine echte Verkehrswende schaffen und es – zumindest in den Großstädten – schaffen, vom Auto als Mobilitätsform Nummer eins wegzukommen.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 7)

Der Stadtplaner und Mobilitätsforscher Tim Lehmann beschrieb im Interview zwei divergierende Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Parkraums, die davon abhingen, inwieweit Politiker:innen eine Abkehr vom individuellen Pkw oder gar vom Wachstumsmodell an sich einzuleiten bereit sind – die Chancen sah er bei etwa 40:60 für eine solche Wende. Zwischen diesen Maximal- und Minimal-Varianten für den Pkw läge allerdings noch die Entscheidung, ob man den öffentlichen Straßenraum von abgestellten Autos befreien wolle.

Für diesen Fall veröffentlichte Lehmann mit seinem Think-Tank ium-institut für urbane mobilität 2016 die Studie „Schöneres Parken – eine bessere Stadt für alle", in der etwa 80.000 Parkplätze in Parkhäusern ermittelt wurden, die durch öffentlich-private Kooperationen Parkplätze im Straßenraums ersetzen könnten. Diese könne man, so erläuterte Lehmann im Interview, als „eine Art Zwischenspeicher" nutzen für einen „Parallelprozess mit dem Abschaffen oder Nicht-mehr-Anschaffen von Autos". (Tim Lehmann_2020_05_07_15_ 43_20: 11)

So würden Besitzer:innen von Pkw sanfter an die Unabhängigkeit von ihren Fahrzeugen herangeführt als durch einen plötzlichen, radikalen Entzug von Abstellflächen. Dieser Ansatz scheint auch vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin für politisch machbarer erachtet worden zu sein, sodass er unter Beratung Lehmanns am Kottbusser Damm im April 2020 erstmals im Rahmen der Schaffung von Pop-up-Radwegen erprobt wurde. Zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Arbeit sind die langfristigen Auswirkungen dieser Maßnahme auf die An- oder Abschaffung privater Pkw leider noch nicht absehbar.

> Als ‚ruhender Verkehr' ist [das Parken] ja angeblich auch Teil der Mobilität, verbraucht aber viel Platz und ist damit stadtunverträglich was den öffentlichen Raum betrifft. Deswegen sage ich *angeblich* Teil der Mobilität, weil es für die Leute, denen das Auto gehört, vielleicht *gefühlte* Mobilität bedeutet, real ist da aber keine Mobilität in dem Moment, wo es herumsteht.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 4)

Der sogenannte ‚ruhende Verkehr' hat für Tim Lehmann per se keine Berechtigung im Straßenraum. Da das Parken stadtunverträglich sei und nicht zur Mobilität beitrage, sie gar behindere, sei es nicht gerecht, dass es dort so viel Platz einnimmt. Doch der Gerechtigkeitsbegriff sei subjektiv und wandelbar: Während es dem Team um Heinrich Strößenreuther in seinem wegweisenden „Flächen-Gerechtigkeits-Report" 2014 noch um eine gleichberechtigte Aufteilung des Straßenraums für die Verkehrsteilnehmenden ging, beziehungsweise darum, dass etwa Radfahrende überhaupt einen Anteil an der Straßenfläche bekommen, könne man das inzwischen durchaus radikaler denken. Lehmanns Ansicht nach müsste eine „perfekte Gerechtigkeit" (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 16) eigentlich

bedeuten, dass jede:r Verkehrsteilnehmende unabhängig davon, wie er:sie sich fortbewegt, den gleichen Anteil an Straßenraum zur Verfügung hat. Dann würde es sehr schwierig, alleine einen Pkw zu fahren, und ihn auf der Straße zu parken, wäre de facto unmöglich.

Auch Tina Unruh war der Ansicht, dass sich eine wirklich gerechte Verteilung von Flächen nicht an vermeintlichen Ansprüchen oder Bedürfnissen des MIV orientieren dürfe. Ausschlaggebend müsse sein, wie sich Menschen tatsächlich fortbewegen – dies sei etwa anhand der zurückgelegten Personenkilometer zu erkennen. Hierfür müsse sich jedoch das Bewusstsein dahingehend ändern, dass das vermeintliche Recht auf Parken und damit auf gebilligte Privatisierung des öffentlichen Raums durch Auto-Besitzer:innen infrage gestellt wird. Eine Bewusstseinsänderung könne jedoch nur bewirkt werden, wenn der Parkraum knapper und teurer wird. Dann könnten praktische und ökonomische Abwägungen gegenüber dem noch immer mit dem eigenen Auto assoziierten Ideal von Freiheit überwiegen.

> Also wir haben noch so ein bisschen dieses Kopf-Ding, ein Auto haben – Freiheit haben, dem ich selbst genauso unterliege. Aber wirklich fahren tun wir gar nicht so viel damit. Rein rechnerisch würde sich Carsharing ja immer lohnen und wäre sehr viel sinnvoller und sehr viel billiger, und ich müsste mich nicht um Reifen- und Ölwechsel kümmern. Aber das passiert eben nicht. Wenn natürlich der Parkraum verknappt würde, dann würden da garantiert Leute drüber nachdenken.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 15)

Unruh wies darauf hin, dass der Zusammenhang zwischen Verkehrswende und der Bereitstellung von Parkraum in beide Richtungen gedacht werden muss: Ein verändertes Verkehrsverhalten wird sich auf den Bedarf nach Parkraum auswirken, doch es kann ebenso mit der Bereitstellung von Parkraum Einfluss auf das Verkehrsverhalten ausgeübt werden. So würde eine Reduzierung des Parkraums das Autofahren als Fortbewegungsart deutlich unbequemer machen und dazu anregen, auf Alternativen auszuweichen. Vor allem mit den Parkplätzen im Straßenraum hätten Städte deshalb etwas in der Hand, mit dem sie Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen nehmen könnten.

Während das Bewusstsein für Umweltprobleme und die Notwendigkeit einer Verkehrswende zunähme, befänden sich Politiker:innen jedoch im Spannungsfeld zwischen zwei sehr unterschiedlich starken Seiten, wie Tim Lehmann hervorhob:

> […] wo es losgeht, ist bei der bezahlten, milliardenschweren Autolobby gegen die in der Regel ehrenamtlich organisierte Lobby für die lebenswerte Stadt und die Verkehrswende auf der anderen Seite. Auch da gibt es etwas Geld inzwischen, aber im niedrigen einstelligen Prozentbereich von dem, was die Autolobby für ihre Zielsetzung ausgibt. So gibt es also ein ganz starkes Ungleichgewicht dafür, das gegenwärtige System nicht nur beizubehalten, sondern es auszubauen und somit noch extremer zu machen. Auf der anderen Seite werden die Klima- und Umweltprobleme immer sichtbarer – vieles, was mit Vernunft oder Logik zu tun hat, spricht natürlich gegen die vielen Autos in den Städten.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 29)

Damit das bestehende System nicht fortgeführt oder gar ausgebaut wird, müssten Parkplätze also generell reduziert werden – entgegen den Zielen der von Lehmann beschriebenen Autolobby. Unruh und Lehmann stimmten darin überein, dass kostenlose Parkplätze aus dem Straßenraum zu entfernen oft auch in der Bevölkerung auf starke Widerstände stoße. Laut Lehmann werde dabei manchmal „sozusagen schon ein Bürgerkrieg veranstaltet“ (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 27), es sei oft ein langer und frustrierender Prozess. Unruh bemängelte, dass es im Einzelhandel weiterhin die Furcht gebe, dass ein Rückbau an Parkplätzen im Straßenraum zu Umsatzeinbußen führe. Dies sei nicht zu belegen, oft sei sogar das Gegenteil wahr.

Weiterhin erklärte sie, dass eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Straßenraums maßgeblich für soziale Gerechtigkeit und Teilhabe in der Stadt sei. Da große Teile der

Bevölkerung, insbesondere in Großstädten, von staatlichen Zuschüssen für ihre Existenzsicherung abhängig seien, dürfe man auch den öffentlichen Raum nicht außer Acht lassen. Dieser müsse Freizeiterholung und Aufenthaltsqualität bieten und viele menschliche Bedürfnisse erfüllen, anstatt allein die Ansprüche von privilegierten Gruppen zu erfüllen. Die COVID-19-Pandemie[4] habe die (Platz-)Defizite im öffentlichen Raum verdeutlicht, denn teilweise könnten nicht einmal Sicherheitsabstände eingehalten werden.

> Da ist einfach ein Flächenpotenzial, das nach meiner Meinung total ungenutzt ist, aus dem irrsinnigen Annehmen, dass private Leute ihre Blechkiste einfach in den öffentlichen Raum stellen dürfen und dass sie nicht mal was dafür bezahlen müsse.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 4)

Tim Lehmann verwies darauf, dass gründerzeitliche Straßen, wie sie in den meisten deutschen Großstädten vorzufinden sind, nur für kurzzeitiges Abstellen von Fahrzeugen – damals Pferdekutschen und -karren – konzipiert wurden. Eine Rückkehr zu diesem Modell empfand er als wünschenswert, denn das dauerhafte und massenhafte Parken am Straßenrand sei nicht nur ästhetisch fragwürdig, sondern eine Sichtbehinderung für alle aktiven Verkehrsteilnehmenden und damit eine Gefahr. Zudem könnten bisherige Parkplätze zur Entlastung der Gehwege dienen, die sonst etwa durch Freisitze verengt würden. Wie die gewonnenen Flächen genau zu gestalten sind, könne man im nächsten Schritt klären – zunächst wäre allein die gewonnene Sicht im Straßenraum bereits ein großer Vorteil.

Erika Becker von der städtischen Gesellschaft BREPARK betonte, dass der Parkraum als solcher immer ein Komplementärangebot sei, der Bedarf also immer von einem anderen Ziel wie etwa Konsum, Arbeit oder Tourismus abhänge. Die Attraktivität dieser Ziele sei somit von „existenziellem Interesse“ (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 40) für Parkhausbetreiber:innen wie sie. In der Parkhaus-Branche würde ein Wandel in der Mobilität hin zur Nutzung von Alternativen zum MIV beobachtet, besonders bei jüngeren Generationen in Agglomerationen. Solche alternativen Mobilitätsträger wolle man in sogenannten „Mobilitätshäusern“ deshalb auch beherbergen und den schnellen Wechsel zwischen ihnen erleichtern. Von einem Bedarf an Abstellflächen für Mobilitätsträger sei auch in Zukunft auszugehen, wobei die Art der Träger und deren Nutzungsweise – ob individuell oder im Sharing-Modell – noch ungewiss seien. Die Zukunft der Parkhausbetreiber:innen liege also darin, sich auf diesen Wandel einzustellen und auch ihren Bestand darauf umzurüsten. In einem Zeithorizont von 20 Jahren betrachtet, oder einer Generation, sei von weniger Autos insgesamt auszugehen. Sie könne sich daher nicht vorstellen, dass gängige, monofunktional auf Pkw ausgerichtete Parkhäuser in ihrer jetzigen Form fortbestehen werden. Während Autofahrer:innen in innerstädtischen Bereichen jedoch oft schon daran gewöhnt seien, nicht überall parken zu können, sondern Stellplatzsammelanlagen aufsuchen zu müssen, müsse man etwa Fahrradfahrer:innen in Deutschland noch dahingehend „disziplinieren“. Inspiration für effizientes Fahrradparken sah Frau Becker besonders in den Niederlanden und in skandinavischen Ländern.

> Ich gehe davon aus, dass es auch zukünftig in urbanen Räumen einen Bedarf an Abstellflächen für Mobilitätsträger geben wird. Was auch immer das für welche sind, ob das zwei oder vier Räder sind, wie sie angetrieben werden, wer sie nutzt… Möglicherweise werden sie auch nur on demand[5] genutzt, wie beim Carsharing, es wird aber in verdichteten Räumen Orte geben müssen, wo es – möglichst gestapelt, um wenig Platz zu verbrauchen – so ein Angebot geben muss. Und da sehe ich für uns Parkraumbetreiber auch genau die Zukunft: Indem wir uns auf dieses veränderte Mobilitätsverhalten einstellen und auch unsere Hüllen, die Häuser, darauf umrüsten.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 6)

Auch Tina Unruh ging von einem geringeren Bedarf für Parkhäuser in Zukunft aus. Zwar solle man nicht radikal alle abschaffen, man könne aber auf „das eine oder andere […] verzichten“ (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 9) Sie hinterfragte zudem die oft angenommene Kausalität, der

[5] Englisch für auf Abruf.

Parkraum werde vor allem von Anwohner:innen oder Kund:innen des Einzelhandels genutzt, stehe also unmittelbar in Zusammenhang mit anliegenden Nutzungen. Das Gegenteil sei wahr, meinte sie: Meist würden etwa Parkhäuser von Pendler:innen, und nur zu begrenzten Zeiten genutzt. Die negativen Auswirkungen beträfen sie jedoch nicht:

> Und das ist natürlich manchmal ein bisschen eine doofe Situation, dass die eigentlichen Nutzer vom Parkraum gar nicht diejenigen sind, die darunter leiden, denn das Quartier leidet natürlich unter so einer toten Nutzung.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 31)

Unruh verwies mehrfach darauf, dass sich der Besitz privater Pkw und, damit verbunden, der Bedarf nach Parkraum nicht eigenständig entwickelten, sondern durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbar seien. Zugleich müssten „pull"-Faktoren wie eine gute öffentliche Anbindung im Kontrast zum preislich teureren Autofahren und -parken stehen. Sowohl Tina Unruh als auch Erika Becker sahen jedoch bei der Bedarfsentwicklung einen Unterschied zwischen Stadt und Land beziehungsweise Stadtrand. In letzterem sei man auch weiterhin auf den MIV und damit auf Abstellflächen für diesen angewiesen, etwa um einzukaufen. Für Becker war daher wichtig, dass die Versorgungsfunktion der Großstädte für die Bevölkerung peripherer Standorte durch Park & Ride-Angebote gewährleistet werde.

Belastbarkeit der Baustrukturen und graue Energie

> Das Potenzial ist, neben dem Raum, dadurch, dass die Konstruktion schon da ist – und wenn wir über Nachhaltigkeit sprechen, müssen wir den Bestand mit einbeziehen und die ganze graue Energie, die in diesen Parkhäusern gebunden ist, die können wir ja nicht einfach ignorieren und sagen, egal, reißen wir ab und bauen wieder was hin, was dann eigentlich nur ein ganz kleines bisschen anders geworden ist, denn am Ende kommen ja doch wieder Stützen und Decken rein – und das zu nutzen, da sehe ich durchaus Möglichkeiten, aber das verlangt auch eine gewisse innovative Herangehensweise. Mit 08/15-Bauen wird das natürlich nichts.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 4)

Als Architektin, die sich in ihrer Arbeit und ihrer Forschung zudem viel mit Nachhaltigkeit beschäftigt hat, erklärte Tina Unruh, wie viel in den typischerweise sehr robusten Tragstrukturen von Parkhäusern möglich sei. Tim Lehmann teilte diese Ansicht zur Gebäudestruktur, wenn auch oft insbesondere die Fassaden renovierungsbedürftig seien. Die Grobheit der Strukturen, erklärte Tina Unruh, sei als großes Potenzial anzusehen, da sie auch mehrfache Umnutzungen ertragen könnten, im Gegensatz zu heute üblichen Bauweisen im Wohnungsbau. Sie nannte weiterhin auch einige vorteilhafte spezifische Eigenschaften von Parkhäusern. Im Gröninger Hof gebe es beispielsweise ein großes Vordach, Eingangsrampen und die ehemalige Werkstatt, die auch für andere Nutzungen brauchbar seien.

Dennoch gebe es durch die Konstruktion bedingt oft Einschränkungen beziehungsweise eine mangelnde Flexibilität, sodass nicht jede Nutzung in jedem Parkhaus möglich sei. Eine (reine) Wohnnutzung wäre nach Unruhs Einschätzung oft schwierig. Erika Becker sah auch die üblicherweise niedrigen Decken von Parkhäusern als generelle Hürde für andere Nutzungen. Bei einer Umnutzung des Erdgeschosses für Einzelhandel in einem ihrer Bremer Parkhäuser wurde deshalb ein Deckeneinriss erforderlich, wodurch sich die verbleibende Parkfläche doppelt verringerte.

Doch auch vermeintlich weniger drastische Umnutzungen, wie das Öffnen von Parkhäusern für weitere Mobilitätsträger, erforderten laut der BREPARK-Geschäftsführerin aufgrund der damit einhergenden unterschiedlichen Erfordernisse teils aufwändige Umbaumaßnahmen. Ein- und Ausgänge müssten zum Beispiel von Pkw getrennt werden, um das Unfallrisiko zu verringern, was nicht in jeder städtebaulichen Situation machbar sei. Beim Neubau eines Parkhauses achte man in Anbetracht der sich wandelnden Mobilität inzwischen auf größtmögliche Flexibilität der Baukörper, um einen zukünftigen Umbau zu erleichtern und einen Abriss zu ersparen.

Wenn Parkhäuser auch größtenteils aus den drei Jahrzehnten zwischen 1960 und 1990 stammen mögen und somit ähnliche Grundprinzipien gemeinsam haben, ist doch jedes Gebäude anders und weist unterschiedlich gravierende Mängel auf, die den Um- oder Weiterbau erschweren können. Tina Unruh bestand deshalb darauf, dass jeder Einzelfall geprüft werden müsse, bevor der Abriss funktionierender Tragstrukturen zu rechtfertigen sei.

> Im Grundsatz bin ich immer dafür, weiter zu bauen. Das heißt, die Dinge, die dort sind, sofern sie gut sind, belastbar sind, stark sind – und stark heißt nicht schön, also das ist kein ästhetisches Kriterium – zu wahren.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 34)

Historischer und baukultureller Wert der Substanz

Es bestand bei den Interviewten kein Konsens darüber, wie wertvoll Parkhäuser nach historischen oder baukulturellen Kriterien sind. Erika Becker sah grundsätzlich keinen besonderen Wert im Gebäudebestand. Sie beschrieb ihn als „sehr funktional, viel Beton, oftmals sehr hässlich, mit gruseligen Fassaden." (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 28) Bis auf Einzelfälle wie ein Parkhaus, das sich in ihrem Bestand befindet und über ein ehemaliges Kloster gebaut wurde, zweifelte sie eher an der Ästhetik von Parkhäusern.

> Nun kann man sagen, die haben einen gewissen architektonischen Charme – wenn man meint, dass das erhaltenswert ist, okay. Aber per se – in Ausnahmen ja, aber im Grundsatz sind das sehr funktionale Gebäude.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 50)

Tim Lehmann vertrat eine etwas positivere Sicht. Einige Parkhäuser aus den 70er Jahren etwa seien „aus stadtplanerischer Sicht durchaus erhaltenswert". Tina Unruh stimmte damit überein, dass es besonders bemerkenswerte und denkmalwürdige Einzelexemplare wie das Hamburger Parkhaus Rödlingsmarkt gebe: „[J]eder, der da durchgelaufen ist, der nur ein bisschen ein Raumempfinden hat, wird da zustimmen [...], wenn man [den Rödlingsmarkt] kennt, ist das klar, dass der einen Wert hat als Ort." (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 34) Sie sprach dem übrigen Parkhausbestand jedoch auch einen historischen und kulturellen Wert zu. So betrachtete sie zwar die Stuktur des Gröninger Hofs an sich als „räumlich nicht hoch wertvoll" (ebd.) und nicht des Denkmalschutzes bedürftig. Dennoch sei sie dafür, auch hier grundsätzlich so viel wie möglich zu erhalten und sichtbar zu lassen, damit nachfolgende Generationen die Vergangenheit an der Architektur ablesen können.

> Vielleicht fährt da kein Auto mehr, aber ich sehe noch ein Stück von einer Rampe und erahne, das war mal ein Parkhaus, das weitergebaut worden ist. Und das ist total faszinierend und richtig und wichtig, weil wir heute nicht ermessen können, was schön ist. Schönheit ist für mich ein seltsamer Begriff im städtebaulichen Kontext. Schön ist es eben dann, wenn es mit Leben gefüllt ist, wenn es den Menschen nutzt und dient, und wenn es funktioniert. Das gehört alles dazu, wenn es eine gewisse Tragfähigkeit hat und wenn es Raum anbietet.
> [...] Weil ich eben glaube, dass Stadt davon lebt, dass wir ein Palimpsest weiter nutzen, erhalten, übernutzen, und nicht abreißen, abrasieren und neu bauen. Das ist aus energetischer Sicht aufgrund der grauen Energie und der gebundenen Ressourcen sinnlos und nicht richtig, aber es ist auch aufgrund der Stadtgeschichte nicht sinnvoll.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 34)

Die Stile der 1960er, 70er und 80er Jahre, denen die meisten Parkhäuser entstammen, mag weder von allen befragten Expert:innen, noch aktuell gesamtgesellschaftlich als „schön" oder „wertvoll" empfunden werden. Dennoch leuchtet das Plädoyer von Tina Unruh für den Erhalt von Spuren der Vergangenheit ein.

Nach den in 4.1 besprochenen Aussagen in den Interviews sprechen verschiedene Gründe für den Erhalt bestehender

Parkhausgebäude. Zugleich waren sich die Expert:innen einig, dass sich Bedarf und Anforderungen an den Parkraum ändern werden, da der private Pkw-Besitz in absehbarer Zeit zurückgehen müsse und bereits jetzt andere Mobilitätsformen in den Städten an Beliebtheit gewinnen. Wie kann dann die Nutzung von Parkhäusern in Zukunft aussehen – welche Funktionen sind vorstellbar oder sinnvoll in dieser Art von Gebäude, wie könnten sie sich gestalten, wovon ist ihr Gelingen abhängig? Und vor allem: Welche Vorteile könnten sie für die Städte und ihre Bewohner:innen haben?

4.2 Möglichkeiten der Umprogrammierung

Zwischenspeicher für freie Straßen

> Am Ende stehen wir vor der Frage, wie viele Autos haben wir in der Stadt und wo stehen die rum? Und desto weniger Autos wir haben, desto mehr Möglichkeiten haben wir, diesen Raum anders, schöner zu nutzen.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 45)

Gründe für die Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum sahen die Befragten, wie bereits beschrieben, viele. Erika Becker erklärte, dass dies für Parkhausbetreiber:innen wie sie sehr begrüßenswert sei, allein aus wirtschaftlichen Überlegungen. Der Vorschlag von Tim Lehmann und seinem Think-Tank ium, Parkhäuser als Zwischenspeicher für die im Straßenraum entfallenden Parkplätze einzusetzen, wäre demnach in ihrem Sinne. Diese Herangehensweise könnte damit nicht nur zu geringerem Widerstand seitens der Autobesitzer:innen führen, sondern wäre zugleich vorteilhaft für Parkhausbetreiber:innen, die von ihr profitieren würden, ohne bauliche oder sonstige Änderungen an ihren Gebäuden vornehmen zu müssen.

Für einen sanfteren Übergang zu diesem Modell kann die Vorgehensweise am Kottbusser Damm in Berlin als Vorbild dienen. Hier wurde diese Strategie unter Beratung Lehmanns erstmalig erprobt: Anwohner:innen wurde zunächst ein vergünstigter Tarif für die Nutzung eines Stellplatzes in einem nahegelegenen Parkhaus angeboten, als die Parkplätze entlang der Straße zugunsten neuer Radwege abgeschafft wurden. Lehmann war jedoch zum Zeitpunkt des Interviews noch nicht bekannt, wie das Angebot angenommen worden war.

Diese Art von Parallelverfahren, bei dem zeitgleich mit dem Entfernen von Parkplätzen auf Straßen alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden, hielt auch Erika Becker für sinnvoll. Allerdings müsse darauf geachtet werden, dass bestimmte Zielgruppen – etwa weniger mobile oder peripher wohnende Menschen – nicht ausgeschlossen werden. Damit die Stadt auch für diese Gruppen noch gut zugänglich bleibt, müsse man etwa verstärkt auf Park & Ride-Modelle setzen. Becker war sich mit den anderen Expert:innen einig, dass der Wandel hin zu geringeren Pkw-Zahlen Zeit brauche und von inkrementellen, langfristigen Anpassungen begleitet werden müsse.

Parkhäusern könnte also eine wichtige Funktion im Wandel des Mobilitätsverhaltens und -verständnisses zukommen. Wenn sie als wirkliche Alternative zu Parkplätzen im Straßenraum genutzt würden und nicht, wie bisher, als Ergänzung, wäre das ein Beitrag dazu, dass dieser sicherer, schöner und vielfältiger nutzbar ist. Es lässt sich diskutieren, ob ein solches Vorgehen tatsächlich als Umprogrammierung gelten kann, schließlich wäre das Ergebnis innerhalb der Parkhäuser eher eine Steigerung der Intensität der Nutzung und keine gänzlich andere Nutzung. Dennoch wäre der Effekt im Ganzen betrachtet ein anderer: Anstatt zusätzlichen Parkraum zum Straßenraum anzubieten und damit als weiterer Anreiz für den MIV zu dienen, könnten die Knappheit an verfügbaren Abstellflächen und damit einhergehend höhere Kosten und zusätzlicher Zeitaufwand für das Parken dazu führen, dass Autos eher geteilt oder nur nach Bedarf ausgeliehen werden. Bedingung hierfür wäre jedoch, dass der Nachfrage nicht durch zu viele zusätzliche Parkhäuser und Tiefgaragen entgegengekommen ist, und dass alternative Mobilitätsangebote ausreichend zur Verfügung stehen.

Neue Mobilität

> Wir stellen fest – die gesamte Branche, aber natürlich auch die BREPARK in Bremen stellt fest –, dass sich Mobilität wandelt, dass es eine Veränderung im Mobilitätsverhalten gibt. [...] Deshalb sprechen wir auch nicht mehr darüber, dass wir reinen Parkraum für Autos anbieten in Parkhäusern, sondern für uns ist das Modell der Zukunft, sogenannte Mobilitätshäuser zu entwickeln c gestapelt, um Platz zu sparen, gerade im verdichteten Raum – für verschiedene Mobilitätsträger. Also für Autos, für Fahrräder, für Segways, für die Elektromobilität, für Leihkonzepte, für Carsharing, für verschiedene Mobilitätsträger unter einem Dach, mit der Option, auch möglichst schnell den Mobilitätsträger zu wechseln.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 2)

Erika Becker sah eine Zukunft für ihre Branche darin, Parkhäuser so umzurüsten, dass sie andere Mobilitätsformen beherbergen können. Sowohl Modelle des individuellen Besitzes von Mobilitätsträgern als auch on demand Modelle nannte sie im Interview als Möglichkeiten. Auch die Anbindung an den ÖPNV sei wichtig und für die Schaffung von Park & Ride in Randgebieten essenziell. In einem „Mobilitätshaus“ im neuen Bremer Stadtteil Überseestadt werde die Kombination von Mobilitätsformen bereits erprobt. Ihre Mitarbeiter:innen in der Bauabteilung seien genauso fähig, Sammelanlagen etwa für Fahrräder zu bauen wie für Autos; da das bautechnische Können bereits vorhanden sei, seien damit auch die Arbeitsplätze im Unternehmen sicher.

Das Konzept für die Umnutzung des Gröninger Hofs, so Tina Unruh, sieht weiterhin einige Stellplätze darin vor. Diese seien etwa für Rollstuhlfahrer:innen, für die im Gröninger Hof Wohnraum vorgesehen ist, dringend erforderlich, seien aber „mit Augenmaß“ zu handhaben: Insgesamt solle es kein oder wenig Parken für motorisierte Individualfahrzeuge geben. Unruh sah in der Öffnung von Parkhäusern für verschiedene Mobilitätsformen einerseits den Vorteil, dass dies zur Mobilitätswende beitragen könne, andererseits könne sie zu belebteren und damit attraktiveren Orten führen. Hierzu könne auch die Integration von Werkstätten oder Reparaturservicepunkten sowie eine Kombination mit lokaler Logistik in Form von Versanddienstleistungen oder Abholstationen beitragen. Die bestehenden Infrastrukturen von Parkhäusern wie Split-Levels, Rampen oder Ampeln könnten dann auch für andere Mobilitätsträger genutzt werden. Auch möglichen zukünftigen Mobilitätsformen solle man offen gegenüberstehen – Dachflächen könnten etwa zu Drohnenlandeplätzen werden.

> Ich bin völlig überzeugt, dass von Fahrrädern und Lastenfahrrädern bis hin zu Share-Points, wo ich vielleicht mit meinem privaten Pkw reinfahre und dann auf ein Mietfahrrad umsteige oder wo mein Paket hingeliefert wird oder meine grüne Kiste vom Ökobauern abgegeben wird, dass das alles in der Infrastruktur gut möglich ist, weil die meisten [Parkhäuser] eine große Vorfahrt haben.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 11)

Für Tim Lehmann hingegen war das Verlagern von Sharing-Fahrzeugen in Parkhäuser eher ein utopisches Ziel, ein letzter Schritt, nachdem das Wichtigste bereits erreicht wäre. Wenn der öffentliche Raum frei von privaten Autos wäre und der Pkw-Besitz im Zuge einer Verkehrswende tatsächlich zurückginge, dann könne man konsequenterweise auch Sharing-Flotten dorthin verlagern.

Während die Expert:innen alle im Grunde der Integration verschiedener Mobilitätsformen in Parkhäusern positiv gegenüberstanden, war ihre Einstellung unterschiedlich stark ausgeprägt. Die Schaffung von Mobilitätshubs – zumindest in Parkhäusern – schien für Lehmann keine Priorität zu haben, während sie für Becker und die BREPARK eine wichtige Überlebensstrategie für Betreiber:innen waren. Unruh sah dies als wichtigen, aber nicht alleinigen Bestandteil eines Gesamtansatzes für die Transformation von Parkhäusern an.

Wohnen, Arbeiten, Spielen?

Eine besonders häufige oder beliebte Art, Parkhäuser umzunutzen, scheint ihre Umwandlung in Wohnraum oder Bürogebäude zu sein. Dies war bei der Webrecherche bereits aufgefallen und spiegelte sich auch in den Interviews wider. Nicht zuletzt lässt sich hier der Zusammenhang mit steigendem Druck auf innerstädtische Flächen erkennen, der Konversionen zu Wohn- und Bürogebäuden immer lukrativer werden lässt. So ist zu beobachten, dass inzwischen sogenannte „Umnutzungs- und Revitalisierungsprojekte“ (Contipark 2017) auch von den deutschlandweit größten Parkhausbetreiber:innen verfolgt werden. Selbstverständlich ist die Wirtschaftlichkeit einer Umwandlung auch für eine städtische Gesellschaft wie die BREPARK ein relevanter Faktor. Doch auch Kommunen, die inzwischen Nachverdichtung und Nutzungsmischung anstreben, entwickelten mittlererweile ein Interesse an Parkhäusern als Potenzialräume für ihre Ziele:

> Das heutige Thema ist ja wieder, Wohnen in die Innenstädte zu holen, um die Funktionen wieder stärker zu mischen. Dann ist es sicherlich baulich und planerisch eine Herausforderung, aber ökonomisch spannend zu gucken, wie ich aus einem Parkhaus Angebote für Wohnungssuchende kreieren kann.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 24)

Auch Tim Lehmann sprach davon, dass die Umnutzung von Parkhäusern für eine kompaktere Stadt auch im Sinne der Verkehrswende sei:

> Denn desto dichter die Nutzungen beieinander sind und desto mehr Menschen nah aneinander wohnen, desto kürzere Wege ergeben sich im Schnitt hinterher. Denn wenn jemand nur fünf Minuten zu Fuß zur Arbeit gehen muss, erzeugt er natürlich viel weniger Verkehr als wenn er eine Dreiviertelstunde mit dem Auto dorthin fahren muss. Für beide besteht eigentlich die gleiche Mobilität, beziehungsweise ist sie für den, der zu Fuß geht, noch besser, weil er schneller da ist und es auch gesünder ist.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 25)

Lehmann verwies darauf, dass er etwa in Frankfurt am Main gelungene Umnutzungen von Parkhäusern als Wohnhäuser kenne. Für Gebäudebereiche mit wenig Licht oder in Tiefgeschossen könnten sich beispielsweise neu aufkommende Freizeitnutzungen für Erwachsene wie Escape Rooms oder Real-Action-Räume eignen. Auch diese Art der Umnutzung wird in seiner Vorstellung jedoch erst sinnvoll, wenn sich die Gesamtzahl an Autos so weit verringert, dass Parkhäuser durch ihre Unterbringung nicht mehr ausgelastet sind.

In Hamburg war der akute Bedarf an Wohnraum der ausschlaggebende Grund, weshalb die Stadt beschloss, der Genossenschaft Gröninger Hof ihr Parkhaus für Umnutzung und Umbau anhand zu geben, denn ihr Konzept sah auch die Schaffung von Wohnraum vor. Zwar sei dies „[…] nicht ganz einfach und man muss da ein bisschen nachdenken und vielleicht auch mal eine Decke rausnehmen oder über die Höhen nachdenken“ (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 11), möglich sei es aber. Auch gemeinsame Arbeitsräume oder Co-Working-Räume seien gut möglich, da beim Sitzen die Höhen keine so wichtige Rolle spielten. Doch das Konzept sieht nicht nur reines Wohnen, sondern auch ergänzende Nutzungen wie einen überdachten Quartiersplatz und eine gemeinschaftliche Werkstatt vor. Diese könnten auch das Fehlen eines Hobbykellers, wie er in Eigenheimen oft üblich ist, für Anwohner:innen der Umgebung kompensieren und zugleich ein sozialer Treffpunkt sein. Somit wäre eindeutig ein sozialer Mehrwert gegeben – für die neuhinzukommenden wie auch die alteingesessenen Bewohner:innen des Viertels.

Die Umnutzung von Parkhäusern als Wohn- oder Bürogebäude ist, besonders an gut angebundenen Standorten, zweifelsohne wirtschaftlich attraktiv. Dass sie sowohl baulich als auch rechtlich möglich ist, zeigen bereits zahlreiche Beispiele und bestätigten auch die Interviews. Ob bei einer Parkhausumwandlung auch ein sozialer oder ökologischer Mehrwert entsteht, hängt allerdings nicht nur von der Art der Nutzung ab, sondern auch von der Vielfalt und Kleinteiligkeit der Nutzungen.

Mischnutzung

> [...] das Quartier leidet natürlich unter so einer toten Nutzung. [...] Das gibt dem Quartier eigentlich nichts, außer, dass diese Autos dort abgestellt sind.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 31)

Dass die Monofunktionalität von Parkhäusern unattraktiv ist und belebteren Straßen und Quartieren im Weg steht, darüber waren sich die Befragten einig. Erika Becker hat dieses Problem bereits vor längerer Zeit erkannt. Da sie sich der Rolle von Parkhäusern als Komplementärangebot, wie bereits erwähnt, bewusst war, sah sie die Mischnutzung in Parkhäusern als Mittel zum Zweck für eine bessere Auslastung. Tina Unruh ging auch auf die zeitliche Komponente des Parkens als Nutzung ein: Je nachdem, ob etwa eher ein arbeitendes Klientel oder kulturelle Nutzungen wie Kinos und Theater bedient werden, seien Parkhäuser meist nur innerhalb bestimmter Zeitfenster ausgelastet. Mit dem Ansatz der Mischnutzung könnte also auch das Problem des temporären Leerstands behoben werden, die Ausgestorbenheit, die oft mit Parkhäusern in Verbindung gebracht wird.

Die Ansichten der Expert:innen dazu, welche Teile der Gebäude besonders prädestiniert für andere Nutzungen als das Parken seien, oder welche prioritär umzunutzen sind, gingen auseinander. Tim Lehmann konnte sich besonders die oberen, oft von Leerstand betroffenen Etagen für gastronomische Nutzungen wie Cafés oder Bars vorstellen. Hierfür gebe es bereits gelungene Beispiele wie den Klunkerkranich in Berlin.

Erika Becker hingegen sah das Potenzial für Nutzungen wie Gastronomie, Kunst und Kultur eher im ebenerdigen Bereich. In einem innerstädtischen Bremer Parkhaus sei der Versuch, im Dachgeschoss eine Strandbar einzurichten, einen Sommer lang getestet worden und in ihren Augen gescheitert. Daran schuld war ihres Erachtens nach die schlechte Erreichbarkeit, obgleich sie zugestand, dass eine solche Nutzung andernorts besser angenommen werden könnte. In Tiefgeschossen überlege sie, Lager und City-Logistik unterzubringen; Erdgeschosse widme man bei neuen Parkhäusern inzwischen nicht mehr dem Parken und rüste diese auch im Bestand auf andere Nutzungen um.

> Wir hätten, wenn wir ein solches Parkhaus innerstädtisch planen, niemals Autos im Erdgeschoss stehen. Das tun wir auch kaum noch in unseren bestehenden Objekten. In den meisten EG-Flächen unserer City-Parkhäuser sind schon andere Nutzungen, in der Regel Einzelhandel oder Gastronomie-Nutzung. Das heißt, manchmal laufen Sie ebenerdig an einem Restaurant vorbei und darüber befindet sich ein Parkhaus, das sehen Sie aber nur an der Einfahrt. In Erdgeschoss-Lagen können Sie sonst gar nicht mehr erkennen, dass es ein Parkhaus ist.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 38)

Tina Unruh sah die Priorität besonders an den besser belichteten Rändern der Gebäude, die auch die Schnittstelle zum Straßenraum bilden.

> Das andere sind Mantelnutzungen [...], dass man diese extrem wertvollen Flächen vielleicht nochmal anschaut und sagt, kann ich nicht außenrum mit Wohnen oder kleinen Läden oder Gewerbe versuchen zu reagieren? Dass ich also wirklich nur noch diese unattraktiven Dunkelzonen im Inneren, den Kern sozusagen, für das Parken benutze, also das Auto auch nicht so aufwerte als müsste man es im Schaufenster abstellen, sondern, dass ich das eben noch parken darf, aber dass ich diesen hoch wertvollen Raum in der Stadt auch für die Menschen wieder nutzen kann, das fände ich wichtig.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 9)

Bezüglich der Art der Nutzung schlug Unruh vor, dass diese mit den vorhandenen Eigenschaften von Parkhäusern harmonieren sollte – so wäre es für eine Werkstatt kein nennenswerter Nachteil, wenn Räume schmutzig seien. Zum anderen könne man bewusst Nutzungen dort unterbringen, die anderswo weniger verträglich wären, etwa Proberäume für Bands aufgrund ihrer Lautstärke. Auch könne man im Rahmen einer Beteiligung von Anwoh-

ner:innen ermitteln, welche Nutzungen bisher im Quartier fehlen: Im Fall des Gröninger Hofs sei von dem Wunsch nach einem überdachten Wochenmarkt oder Quartiersplatz sowie einer Reparaturwerkstatt die Rede gewesen.

Unter den Expert:innen bestand Einigkeit darüber, dass es sowohl für Parkhausbetreiber:innen als auch für die Allgemeinheit sinnvoll und wünschenswert sei, weitere Nutzungen in Parkhäusern unterzubringen. Ob diese nur das Parken als Funktion ergänzen oder ob sie es gänzlich ablösen sollten, schien wiederum eher eine Frage der Perspektive und der Zielstellung sowie des Zeithorizonts zu sein. Um spezifischere Aussagen dazu treffen zu können, welche Nutzungen an welcher Stelle gut funktionieren, beziehungsweise wo sie angesiedelt werden können, um die größte positive Wirkung zu entfalten, braucht es in Zukunft noch weitere Erfahrungswerte. Ob nun eher leer stehende Obergeschosse für weitere Nutzungen anzubieten sind oder der Fokus auf das vorrangig sichtbare Erdgeschoss gelegt werden muss, ist sicherlich auch davon abhängig, in welchen Händen und in welcher räumlichen Lage sich das Parkhaus befindet. In jedem Fall kann jedoch nach der Empfehlung von Tina Unruh möglichst Verschiedenes ausprobiert werden, um daraus zu lernen.

Temporäre und flexible Umprogrammierung

> Dadurch, dass es diesen großen Streit gibt und keiner so richtig weiß, wo es hingeht mit dem Verkehr, robbt man sich ja meistens über Zwischenschritte an die finale Lösung heran. Oder man muss solche Zwischenschritte machen, um Leute zu überzeugen und zu zeigen, dass etwas geht, was sich viele gar nicht vorstellen können.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 33)

Tim Lehmann verdeutlichte die Notwendigkeit einer schrittweisen oder prozessualen Herangehensweise für die Umprogrammierung von Parkhäusern. Beispielsweise könnten Parkhausflächen kreativen Nutzungen, die bei der aktuellen innerstädtischen Flächenkonkurrenz sonst nicht möglich seien, mietfrei oder gegen eine symbolische Miete zur Verfügung gestellt werden. Diese würden im Gegenzug ihre Immobilien sichtbar und attraktiv auch für weitere Nutzungen machen. Schließlich seien Parkhäuser von ihren Räumlichkeiten her vergleichbar mit Fabriketagen, die zunächst bei Künstler:innen beliebt wurden und seitdem zunehmend zu Wohnraum in Form von Lofts konvertiert werden.

Dabei betrachtete Lehmann Bars und Clubs wie den Klunkerkranich oder auch urbane Agrikultur-Projekte wie die Pilz-Farm in Tiefgaragen in La Chapelle in Paris eher als Zwischennutzungen, die Aufsehen erregten und zu einer längerfristigen Umnutzung der Flächen ermutigen könnten. Konkret schlug Lehmann vor, bei den am wenigsten ausgelasteten Ebenen, welche tendenziell die obersten oder bei Tiefgaragen die untersten Geschosse seien, mit der Einführung alternativer Nutzungen anzufangen, um sich nach und nach durch die Gebäude zu arbeiten. Lehmann hatte bei dieser Vorgehensweise wohl vor allem private Eigentümer:innen vor Augen, die der Umnutzung eher skeptisch gegenüberstehen und sie höchstens in untergenutzten Geschossen wagen würden.

Wichtig sei jedoch, so Tina Unruh, auch die Offenheit in der Herangehensweise, dass Ausprobieren und Experimentieren als Strategie verstanden werden, die überprüft und gegebenenfalls korrigiert oder verworfen werden könne. Sie betonte, dass ein Lernprozess innovativeres Agieren ermögliche. In Parkhäusern, die als einfache Tragstrukturen aus Stützen und Decken bestehen, könne man etwa neutrale Räume schaffen um darin Aneignung zuzulassen. Auch wies sie darauf hin, dass die technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte nicht abzusehen seien und allein deshalb eine Anpassungsbereitschaft gefordert sei.

Letzteres ist auch Erika Becker ein Anliegen, weshalb neue Parkhäuser bereits so gebaut würden, dass sie möglichst flexibel umnutzbar sind:

> Deshalb bauen wir so, dass wir möglicherweise in zehn oder 20 Jahren Flächen, die jetzt für Autos genutzt werden, dann für andere Mobilitätsträger nutzen können, oder aber auch für Wohnraum oder Büroflächen zum Beispiel. Wenn wir also bauen, sorgen wir für maximale Flexibilität des Baukörpers, um auf Veränderungen des

> Mobilitätsverhaltens reagieren zu können, ohne alles wieder abreißen zu müssen.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 14)

Kreative temporäre Nutzungen, wie sie Lehmann und Unruh beschrieben, könnten Parkhäusern Sichtbarkeit verschaffen und als Experimente Teil eines Lernprozesses zum Umgang mit den Gebäuden sein. Während die BREPARK bisher in ihrem Bestand noch wenig mit solchen temporären Nutzungen experimentiert hat, setzt sie jedoch für die Zukunft auf Flexibilität und Anpassbarkeit in ihren Baustrukturen für eine langfristigere Wirtschaftlichkeit, aber auch Nachhaltigkeit ihrer Gebäude.

4.3 Über Flächen und Immobilien hinausdenken

> [...] wir reden ja nicht über eine Fläche, das tun die Immobilienhaie. Sondern wir reden ja über Raum, über Orte, und das ist der ganz große Unterschied. Wenn wir nur die Immobilienflächen vor Augen haben, dann reden wir nur über Geld. Dann haben wir eigentlich schon ganz viel verloren.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 39)

Die Frage, was ein Parkhaus wert ist, welche Qualitäten es besitzt, die über den reinen Bodenwert hinausgehen, ist ein zentrales Anliegen dieser Arbeit. In 4.1 wurden bereits Antworten zu verschiedenen Aspekten dieser Frage gefunden; die in 4.2 systematisierten Ideen und Vorstellungen zu Nutzungsweisen für Parkhäuser vermitteln ein Bild von dem Mehrwert, der aus diesen Gebäuden für Städte und ihre Bewohner:innen gewonnen werden könnte. Nun bleibt die Frage, wie der Weg zu dieser Art von Umprogrammierungen politisch eingeschlagen werden könnte. Hierbei sahen die Befragten vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie durchaus besondere Chancen für ein politisches und gesellschaftliches Umdenken, denn Corona habe verdeutlicht, dass den Menschen mehr Raum in der Stadt eingeräumt werden muss.

Den Raum ins Gespräch bringen

Tim Lehmann war der Ansicht, dass Parkhäuser erst einmal der öffentlichen Wahrnehmung bedürfen, damit über sie ein Diskurs entstehen kann.

> Da aber irgendwie Ideen zu entwickeln, was man damit machen kann, ich glaube, das ist kein Problem. Man muss die Flächen sichtbar machen – oft sind sie das nicht. Als wir die Studie gemacht haben, sind wir mit ein paar Leuten bewusst auch in die Parkhäuser geradelt. Wenn man kein Auto hat, kennt man die Parkhäuser ja gar nicht und interessiert sich auch nicht dafür. Uns ist damals auch bewusst geworden, wie viele Parkhäuser es überhaupt gibt! Und auch wie leer die oft sind. Selbst in Berlin, wo es gar nicht so viele gibt.
>
> (Tim Lehmann_2020_05_07_15_43_20: 35)

Städte müssten die Parkhäuser auf eine Art bewerben, etwa durch Wettbewerbsausschreibungen für Zwischennutzungen, um sie ins Gespräch zu bringen. Sie könnten etwa Ausweichräume für von Verdrängung bedrohte Künstler:innen werden, die Parkhäuser von selbst wohl nicht als nutzbare Räume in Erwägung ziehen würden.

Diese Strategie verfolgt auch der Gröninger Hof. Mit seiner Bürgerwerkstatt und den vielfältigen Formaten und Kunstaktionen, die darin stattfinden, kann er als gutes Beispiel für die Schaffung von Aufmerksamkeit für Parkhäuser als Orte und ihre vielfältige Nutzbarkeit gelten. Das Projekt an sich regt dazu an, den Stellenwert des Autos in der Gesellschaft und die Allokation von Platz in Städten zu hinterfragen.

Umgang mit Widerstand

Auch mit Widerstand gegen Parkhaus-Umnutzung hat Tina Unruh bereits Erfahrungen gemacht. Sie sprach im Interview von einer Personengruppe, die viel und gerne Auto fahre und die einen Verlust von Parkplätzen als bedrohlich wahrnehme. Im Fall des Gröninger Hofs wurde

Unmut über die bevorstehende Anhandgabe des Parkhauses an die Genossenschaft etwa in einer Schlagzeile der BILD am 1. Februar 2020 bekannt, die lautete: „550 Stellplätze sind bald weg“. Dennoch hätten viele andere mediale Beiträge das Projekt positiver dargestellt.

> Natürlich gibt es immer Leute, die das doof finden. […] mit den Menschen müssen wir reden. Da sind ja Ängste dahinter und die müssen wir ansprechen und entschärfen.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 29)

Obwohl Unruh in diesem Zitat für einen diplomatischen Umgang plädiert, wies sie im Interview auch darauf hin, dass die Nutzer:innen des Parkraums, beispielsweise Pendler:innen, die in Innenstädten arbeiten, oft nicht selbst unter den negativen Auswirkungen zu leiden hätten. Auch nutzten die Parkenden nicht unbedingt die anliegenden Flächen – etwa Einzelhandel oder Wohnraum, dies sei ein Denkfehler.

> Und das ist schon auch eine Problematik von Parkhäusern, die Frage, wer die Stakeholder in so einer Situation sind, wer ist überhaupt in der Lage, Rechte anzumelden, das ist nicht immer ganz eindeutig. Und das liegt natürlich an dem Konzept der Mobilität, dass diejenigen, die sie nutzen, nicht diejenigen sind, die dort wohnen […] Aber auch da, denke ich, muss man mit den Menschen reden und Alternativen prüfen. Und es gibt ja noch andere Parkhäuser und auch Tiefgaragen in Neubauten, die nicht ausgelastet sind.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 31)

Unruh nahm an, dass die Politik sich bislang vor allem aus Angst, Wähler:innen zu nahe zu treten und deshalb Verluste zu riskieren, kaum traue, den MIV und das Parken zu problematisieren. Deshalb sei in Zürich, wo sie einige Jahre gewohnt und gearbeitet hat, ein härteres und effektiveres Vorgehen gegen privaten Pkw-Besitz nur durch einen Bürgerentscheid möglich gewesen. Um eine effektivere Politik im Umgang mit dem MIV auch in deutschen Städten zu erreichen, brauche es Engagement auf allen Ebenen – auch Bürger:innen und Initiativen müssten zeigen, dass eine Veränderung gewollt ist. So würden sie Städten und Bezirken politischen Rückhalt bieten, damit diese sich klar positionieren und fordern könnten, dass sich etwa Parkhausbetreiber:innen als Akteur:innen an der Mobilitätswende beteiligen.

Kooperation mit Betreiber:innen und Eigentümer:innen

> Die nächste Hürde ist, wie gesagt, dass die Motivation der Betreiber nicht da ist, weil die in der Regel gar keinen Druck haben, wenn nicht die Politik einen macht. Da sind wirklich dann die Kommunen und die Quartiere gefordert, und die wiederum reagieren darauf, wenn die Bürger signalisieren, was sie wollen. Sie sind ja gewählte Stellvertreter derjeniger, die dort wohnen, und die Experten des Ortes müssen sich natürlich auch zu Wort melden.
>
> (Tina Unruh_2020_05_08_16_22: 31)

Tina Unruh plädierte dafür, Betreiber:innen und Eigentümer:innen proaktiv anzusprechen um sie als Akteur:innen für neue Strategien der städtischen Mobilität zu gewinnen. Die Nutzung eines Parkhauses sei meist selbst bei geringer Auslastung rentabel, denn dank alter Verträge der Betreiber:innen oder Eigentum des Parkhauses sowie geringer Instandhaltungs- und Renovierungskosten entstünden selbst dann keine Verluste. So bestünde für Betreiber:innen kein Veränderungsdruck. Es müsse deshalb polititsche Unterstützung für Nutzungen von Parkhäusern geben, die zur Mobilitätswende beitragen.

Private Parkhaus-Betreiber:innen würden sich gegen alles wehren, das eine Schmälerung ihrer Einnahmen bedeuten könnte, erklärte Erika Becker. Letztlich müsse sich eine Veränderung von Parkhäusern und ihrer Nutzung für Betreiber:innen und Eigentümer:innen rechnen. Das gelte an sich auch für städtische Gesellschaften wie die BREPARK:

> Wenn wir also überlegen, Parkraum umzunutzen, dann überlege ich natürlich, welche Alternativen auch für mich ein bisschen Geld bringen. Aus einem Parkdeck Wohnraum, Büroraum oder eine sonstige

> alternative Nutzung zu machen, die mir aber eine Finanzierungsmöglichkeit bietet, das ist mein unmittelbarer Ansatz als Geschäftsführerin eines Unternehmens, wie bei allen anderen auch. Als Stadt kann ich da natürlich andere Ziele verfolgen.
>
> (Erika Becker_2020_05_08_10_32_00: 22)

Solange dieses Kriterium beachtet werde, habe die Stadt Bremen mit der BREPARK jedoch sehr gute Möglichkeiten, Einfluss auf die Programmierung von Parkhäusern zu nehmen. Als städtische Gesellschaft muss sie laut ihrer Satzung ohnehin stadtpolitisch sinnvoll handeln, darüber hinaus kann die Stadt ihr konkrete Vorgaben im Interesse der Stadtentwicklung machen und hat damit eine große Handhabe.

4.4 Zwischenfazit

Bei den Expert:innen bestand Konsens darüber, dass es in Zukunft weniger private Pkw geben müsse und dass damit ein geringerer Bedarf an Parkraum für Autos einhergehen werde. Andere Mobilitätsformen würden im Zuge dessen stärkeren Zulauf erfahren, sodass auch für sie Abstellflächen, beziehungsweise Leih- und Tauschstationen gebraucht würden. Dabei sei jedoch zwischen urbanen und ruralen Lagen zu unterscheiden und auch an Lösungsansätze für die Gestaltung des Übergangs zwischen ihnen zu denken. Die Mobilitätswende müsse durch proaktive politische Maßnahmen eingeleitet werden, darunter auch Einschränkungen des verfügbaren Parkraums und die Verlagerung von Parkraum aus öffentlichen auf private Flächen.

Es bestand Einigkeit darüber, dass Parkhausstrukturen zwar gewisse Einschränkungen für Umnutzungen hätten, besonders aufgrund ihrer niedrigen Deckenhöhen, ihre Strukturen aber meist grob und solide und damit vielfach nutzbar seien. Ökologisch wäre ihr Erhalt sinnvoll aufgrund der bereits für sie aufgewendeten grauen Energie. Auch historisch und baukulturell hätten Parkhäuser, so zumindest die Einschätzung von Tina Unruh und Tim Lehmann, eine gesellschaftliche Relevanz.

Alle drei Befragten waren sich darin einig, dass der Straßenraum soweit nur möglich von geparkten Autos befreit werden sollte und dass Parkhäuser der Schlüssel dazu seien könnten, den Übergang zu diesem Zielzustand sanfter zu gestalten, beziehungsweise mit größtmöglicher Akzeptanz. Im Sinne der Verkehrswende könnten sie auch durch die Integration von anderen Mobilitätsträgern und Sharing-Modellen sowie gegebenenfalls Logistik- und Versanddienstleistungen zu Mobilitätshubs umprogrammiert werden. Besonders für Parkhaus-Betreiber:innen könne dies ein Zukunftsmodell sein.

Auch Wohn-, Büro- und Freizeitnutzungen seien unter bestimmten räumlichen Voraussetzungen oder durch Um- oder Weiterbau möglich und für Eigentümer:innen aufgrund steigender Miet- und Bodenpreise inzwischen häufig lukrativ. Dies wäre allgemein im Sinne dichter und kompakter Städte wünschenswert. Für Anwohner:innen sei es aber besonders von Vorteil, wenn im Quartier fehlende Nutzungen und soziale Treffpunkte wie Marktplätze oder Werkstätten ergänzt werden. Auch die Kombination verschiedener Nutzungen in Parkhäusern wurde von den Expert:innen empfohlen, wobei sie an unterschiedlichen Stellen ein besonderes Potenzial oder eine Priorität dafür sahen: Tim Lehmann in den ohnehin oft leer stehenden oberen Geschossen, Erika Becker in den Erdgeschossen, die für die Attraktivität des Gebäudes insgesamt von Bedeutung seien, und Tina Unruh an den am besten belichteten Gebäuderändern. Welche dieser Ansätze sich im Einzelfall besser eignet wäre unter Berücksichtigung der spezifischen Umstände eines Parkhauses, sowie der Interessen und Ziele betroffener Akteur:innen beurteilen.

Zudem lohne es sich, wie Unruh riet, beim Umbau der Gebäude auf Flexibilität zu achten, damit auf zukünftige technologische und gesellschaftliche Entwicklungen mit möglichst einfachen Anpassungen des Gebäudes reagiert werden kann. Lehmann konnte sich eine prozessuale, etagenweise Herangehensweise gut vorstellen und schlug die bewusste Unterbringung von Zwischennutzungen und Einladung zu künstlerischen Aktionen in Parkhäusern vor, um Aufmerksamkeit für die Gebäude zu schaffen. Es müsse zunächst einen Diskurs um die Gebäude geben, damit wahrgenommen wird, welches Raumpotenzial sich in ihnen befindet.

Dennoch sei auch mit Widerstand gegen jegliche Reduzierung von Parkplätzen zu rechnen. Die Ängste von Pkw-

Besitzer:innen solle man ernst nehmen und nach Möglichkeit entkräften. Gleichzeitig müsse ziviles Engagement für eine andere Nutzung des Parkraums ein Gegengewicht dazu bilden und dazu ermutigen, einen politisch progressiveren Weg einzuschlagen, forderte Tina Unruh. Zu einem solchen Weg gehöre auch, dass Gespräche und Kooperationen mit Parkhaus-Eigentümer:innen und Betreiber:innen gesucht werden.

Die drei Interviews mit Expert:innen, die sich auf verschiedene Weise mit Parkhäusern befasst haben, zeigen ein eindeutiges soziales und ökologisches Potenzial der Gebäude. Mit diesem könnte eine Unterstützung von Betreiber:innen und Eigentümer:innen für die Umprogrammierung ihrer Parkhäuser politisch legitimiert werden. Doch wie kann eine solche Unterstützung aussehen? Und wie lassen sich unterschiedliche Interessen und Prioritäten bezüglich der neuen Nutzung der Parkhäuser kombinieren? Die Szenarien im folgenden Kapitel umfassen in Anbetracht dieser Fragen auch Instrumente zur Umsetzung von Umprogrammierungen, sowohl „härtere" rechtlicher Natur als auch „weichere" informelle.

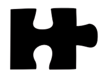
5 Parkhäuser für einen sozialen und ökologischen Mehrwert umprogrammieren

Im folgenden Kapitel werden zunächst die Parameter in einem Schema kategorisiert und zueinander in Beziehung gesetzt, die sich während der vorangegangenen Arbeit als relevant für die Umprogrammierung von großstädtischen Parkhäusern herausstellten. Der Fokus liegt auf urbanen, bevölkerungsdichten Räumen, da in diesen zum einen die Flächenknappheit am stärksten ist und somit die Umwidmung von ineffizient genutzten Flächen und Gebäuden eher erwogen wird; zum anderen weil in den Interviews mehrfach betont wurde, dass sich die Angewiesenheit auf Autos und ihre Abstellflächen im ländlichen Raum voraussichtlich in kommender Zeit kaum ändern wird.

Die Parameter werden eingeteilt in **Voraussetzungen des Parkhauses** (raum- und gebäudespezifische Aspekte), **Rechtlicher Rahmen und Interessenlage** (Ziele und Prioritäten der Akteur:innen). Die **Instrumente zur Umsetzung** zählen zwar idealerweise nicht zu den vorwegzunehmenden Parametern des Falls, sondern wären erst aus den jeweiligen Konzepten für Umprogrammierungen abzuleiten – so wird es in den fiktiven Beispielen in 5.2 gehandhabt. Da die Möglichkeit des Einsatzes bestimmter Instrumente jedoch maßgeblich den Handlungsspielraum einer Stadt oder eines Stadtbezirkes bestimmt, ist anzunehmen, dass auch diese pragmatische Überlegung bereits vor der Konzeptentwicklung eine Rolle spielen kann.

Es handelt sich um fiktive Beispiele, inspiriert von real existierenden Parkhäusern und Situationen. Ziel war es, möglichst unterschiedliche Fälle darzustellen, um auch unterschiedliche Herangehensweisen aufzeigen zu können und möglichst vielfältig übertragbare Ideen zu generieren. Um die Beispiele auch räumlich in einem städtischen Kontext einordnen zu können, werden sie auf der Karte einer fiktiven deutschen Großstadt, Phantastadt, verortet. Die erste Phase beinhaltet kurzfristig realisierbare Möglichkeiten der Umprogrammierung. Diese können innerhalb eines Zeitraums von ein bis drei Jahren verschiedene Funktionen haben: Sie können beispielsweise den vorhandenen Raum als solchen sichtbar machen, durch Experimente mögliche Zukünfte erproben oder den Übergang zur Integration anderer Nutzungen erleichtern. In der zweiten Phase ist meist die langfristigere Etablierung von Nutzungen vorgesehen, dennoch ist auch diese nicht als Endstadium zu betrachten. Weitere Phasen sind für noch unabsehbare zukünftige Entwicklungen, Bedürfnissen und Interessen denkbar und wünschenswert.

5.1 Parameter der Umprogrammierung



Voraussetzungen des Parkhauses

Räumliche Situation

Zentralität + Anbindung	lokal und gesamtstädtisch, z. B. auch Nähe zu bedeutender Infrastruktur oder Knotenpunkten
Städtebaulicher Kontex	Einbettung, Harmonie/Kontrast/Konflikt mit Umgebung
Nutzungsgefüge	Art, Maßstäblichkeit, Diversität der umgebenden Nutzungen

Gebäude

Dimension	Ausmaße, Geschossigkeit, Fläche
Baustruktur	Deckenhöhen, Besonderheiten, Lichtverhältnisse, Mängel
Historischer + baukultureller Wert	Denkmalwürdigkeit, Besonderheiten

Bisherige Nutzung	Auslastung, Dauer/Art des Parkens, Nutzungen außer Parken
Eigentümer:in	Kommune/privat, kleines oder großes Unternehmen
Betreiber:in	Kommune/privat, gleich mit Eigentümer:in?

§ Rechtlicher Rahmen

Der Aspekt der rechtlichen Situation wird an dieser Stelle der Vollständigkeit halber beschrieben, da ihm in der Praxis eine große Bedeutung für die Möglichkeiten und Grenzen einer Umprogrammierung zukäme. In den folgenden fiktiven Beispielen wird jedoch lediglich eine planungsrechtliche Situation in Bezug auf das Baugesetzbuch und die BauNVO genannt. Bestimmungen, die sich durch Landesbauordnungen ergeben würden, werden nicht näher betrachtet, da die Beispiele einerseits nicht ausreichend räumlich und baulich spezifisch angelegt sind, und andererseits eine architektonische Expertise vonnöten wäre, um eine Bewertung hierzu vornehmen zu können.

Entscheidend für die Zulässigkeit von Nutzungen beziehungsweise Umnutzungen sind Art und Maß dieser. Nach § 30 des **Baugesetzbuches** sind Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans zulässig, wenn sie den Festsetzungen nicht widersprechen. Ist kein Bebauungsplan vorhanden, sind Vorhaben nach § 34 BauGB zulässig, wenn sie sich in ihrer Eigenart in die nähere Umgebung einfügen. Die Vorgaben für Art und Maß werden nach den Baugebietstypen der §§ 2–9 der **Baunutzungsverordnung** bestimmt, sodass entweder deren Festsetzungen im Bebauungsplan oder die faktische Darstellung der Umgebung maßgebend sind. Einschränkungen, die sich aus den Baugebietstypen ergeben, stellen jedoch nicht zwangsläufig unüberwindbare Hürden dar, denn die §§ 2–9 BauNVO ermöglichen auch Ausnahmen. Für weitreichendere Abweichungen muss eine Anpassung des Bebauungsplans vorgenommen werden.

Durch die **Landesbauordnungen** sind in jedem Bundesland spezifische Anforderungen an das Bauen geregelt. Beispielsweise gibt es bestimmte Vorgaben für Aufenthaltsräume oder Vollgeschosse und je nach Gebäudeklasse verschiedene Bestimmungen. Die Parkhausbetreiberin Erika Becker schrieb in einer das Interview ergänzenden E-Mail, dass es besonders beim Wohnungsbau hohe Anforderungen gebe, die in Parkhäusern schwer zu erfüllen seien. Dazu zählen: größere Geschosshöhen, gute Lichtverhältnisse (bei den Gebäudetiefen von Parkhäusern oftmals nicht gegeben), kurze Fluchtwege sowie Installationsflächen für Gebäudetechnik. Nach Kriterien des Brandschutzes ist ihrer Meinung nach eine Umnutzung jedoch sehr gut möglich. Die genauen Anforderungen für eine Nutzung variieren jedoch je nach Bundesland.

Interessenlage

Diese besteht aus unterschiedlich priorisierten Zielen der Schlüsselakteur:innen. Die Rollen können jeweils verschiedene Akteur:innen innehaben. Eigentümer:in und Betreiber:in können aber auch gleich sein beziehungsweise kann auch die Stadt/der Bezirk alle Rollen einnehmen. In diesem Fall müssen Ziele aus unterschiedlichen Perspektiven unter- und gegeneinander abgewogen werden.

Die Darstellung anhand von unterschiedlich eingestellten „Reglern" stellt einen Eindruck der Priorisierung und einen Überblick für die jeweilige hypothetische Situation dar und ist selbstverständlich keine Ausdruck einer quantitativ messbaren Einheit.

Stadt/Bezirk

- Flächengerechtigkeit, Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr
- Aufwertung/Belebung des öffentlichen Raumes
- Nutzungsmischung
- Nachverdichtung
- Verkehrswende – Schaffung von Anreizen für Verhaltensänderung
- Parkhäuser als Räume sichtbar machen, Aufmerksamkeit schaffen
- Raum für Experimente und Innovation (in Nutzung, Architektur...)
- Raum für von Verdrängung bedrohte Nutzungen
- Kompensation von lokalen infrastrukturellen Defiziten

Betreiber:in

- Wirtschaftlichkeit
- Attraktivität des Standortes
- Effiziente Auslastung
- Sicherung von Arbeitsplätzen
- Zukunftssicherheit des Unternehmens
- Außenwahrnehmung/Image

Eigentümer:in

- Rendite, Wertsteigerung der Immobilie
- Geringe Investitionskosten
- Verkauf der Immobilie

Nachbarschaft

- Bedürfnis nach einem Treffpunkt/Begegnungsraum im Quartier
- Belebung des Straßenraums, Sicherheitsgefühl auch abends
- Bedürfnis nach Räumlichkeiten für Basteln, Werkeln, Schrauben etc. (ggf. verbunden mit gemeinschaftlichen/geteilten Werkzeugen und Maschinen)
- Einzelhandels- oder Dienstleistungsangebot
- Reduzierung des MIV und dessen Lärm und Emissionen
- Straßen frei von ruhendem Verkehr
- Kein Verlust von Parkplätzen, keine Veränderung
- Keine Preissteigerung und Gentrifizierung der Gegend
- + weitere, durch Beteiligung zu ermittelnde Anliegen



Instrumente zur Umsetzung

Eine Ideensammlung möglicher Wege zur Umsetzung der Umprogrammierung eines Parkhauses. Die aufgelisteten Ideen bedürfen unbedingt der weiteren Ergänzung. Ihre Erprobung in der Praxis kann sicherlich Aufschluss über ihre Effektivität und sinnvolle Anwendungsbereiche bieten.



Informell/weich ↔ **Formell/hart**

Netzwerke, runde Tische für Praxishilfe

Baurechtliche Beratung für Eigentümer:innen

Börsen für Flächen für Zwischennutzungen

...

Subventionen/steuerliche Vergünstigungen für Betreiber:innen, die verschiedene Nutzungen integrieren oder ihr Angebot an Mobilität diversifizieren

Kooperationsvereinbarungen mit Betreiber:innen

...

Vorkaufsrecht der Gemeinde nach § 24 (1) BauGB

Anhandgaben im Erbbaurecht

Vorgaben für städtische Gesellschaften

Anpassung bestehender/ Erstellung neuer Bebauungspläne

...

Um einen sozialen und ökologischen Mehrwert mit der Umprogrammierung von Parkhäusern zu erreichen, müssen begleitende Maßnahmen dafür sorgen, dass der MIV tatsächlich reduziert wird. Diese teilen sich in „push and pull“-Ansätze, also die parallele Herstellung von Hürden für das Fortführen des bisherigen Verkehrsverhaltens und von Anreizen für eine Verhaltensänderung, wie von Tina Unruh im Interview beschrieben. An dieser Stelle sind Beispiele für solche Maßnahmen aufgeführt. Es ist zu hoffen, dass auch hier in Zukunft noch weitere hinzukommen werden.



Push ↔ **Pull**

Parkraumbewirtschaftung mit hohen Stundenpreisen um Langzeitparken einzudämmen

Entfernen von Parkplätzen im Straßenraum

CO2-Steuer

Autofreie Zonen

Geschwindigkeits-begrenzungen

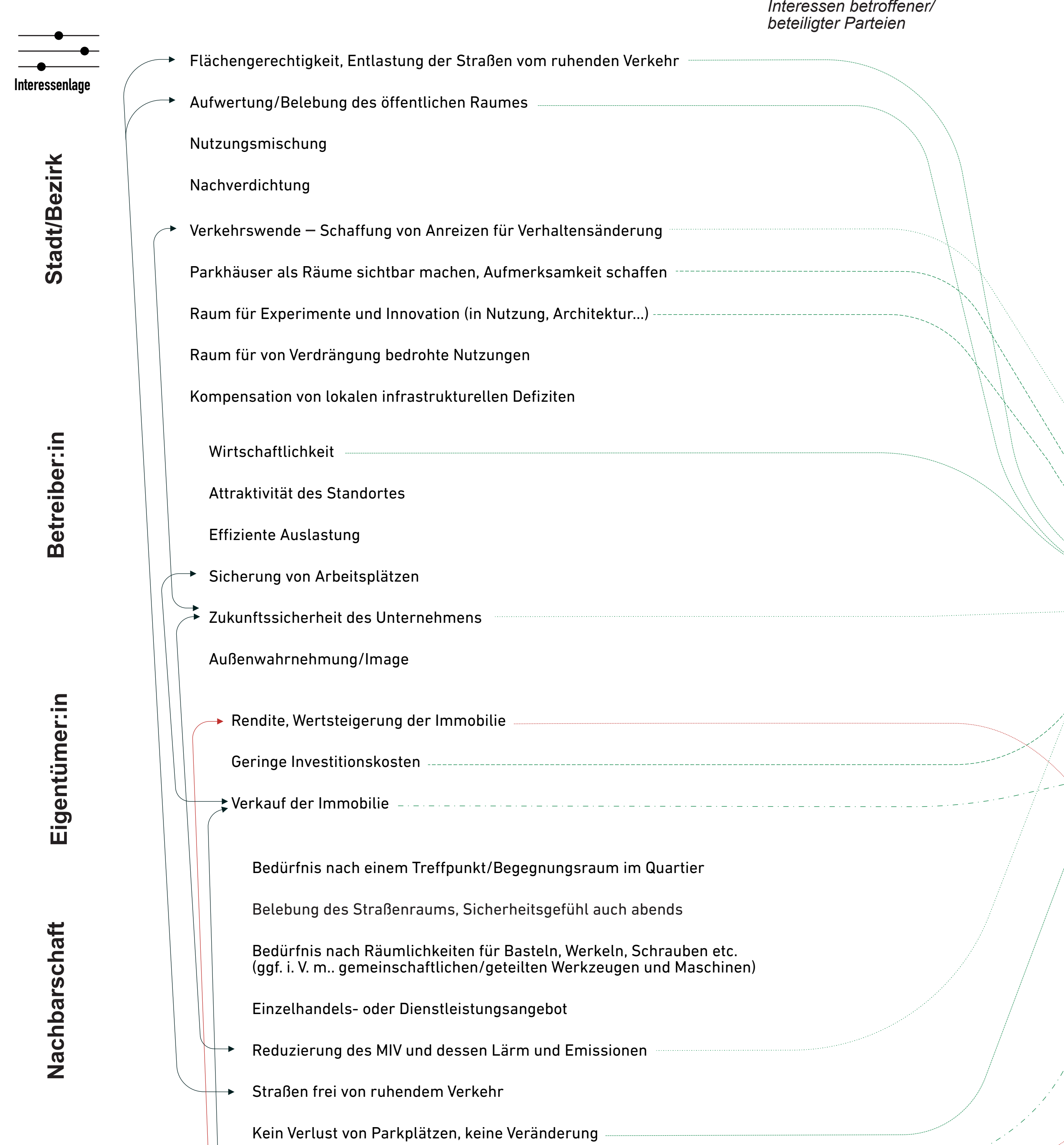
Ausbau von Verkehrsinfrastruktur für Rad, Fuß, etc.

Steuerung von Ampelphasen zugunsten nicht motorisierter Verkehrsteilnehmender

Freie Straßen Prämie (Vorschlag von Tim Lehmann) für Menschen, die kein Auto besitzen

Vereinbarkeit gegensätzlicher Interessen

Manche Interessen, die sich auf den ersten Blick entgegenstehen, könnten durch die Anwendung bestimmter Instrumente miteinander vereinbar sein.



Instrumente, die Vereinbarkeit ermöglichen könnten



Netzwerke, runde Tische für Praxishilfe

Baurechtliche Beratung für Eigentümer:innen

Börsen für Flächen für Zwischennutzungen

Subventionen/steuerliche Vergünstigungen für Betreiber:innen, die verschiedene Nutzungen integrieren oder ihr Angebot an Mobilität diversifizieren

Kooperationsvereinbarungen mit Betreiber:innen

Vorkaufsrecht der Gemeinde nach § 24 (1) BauGB

Anhandgaben im Erbbaurecht

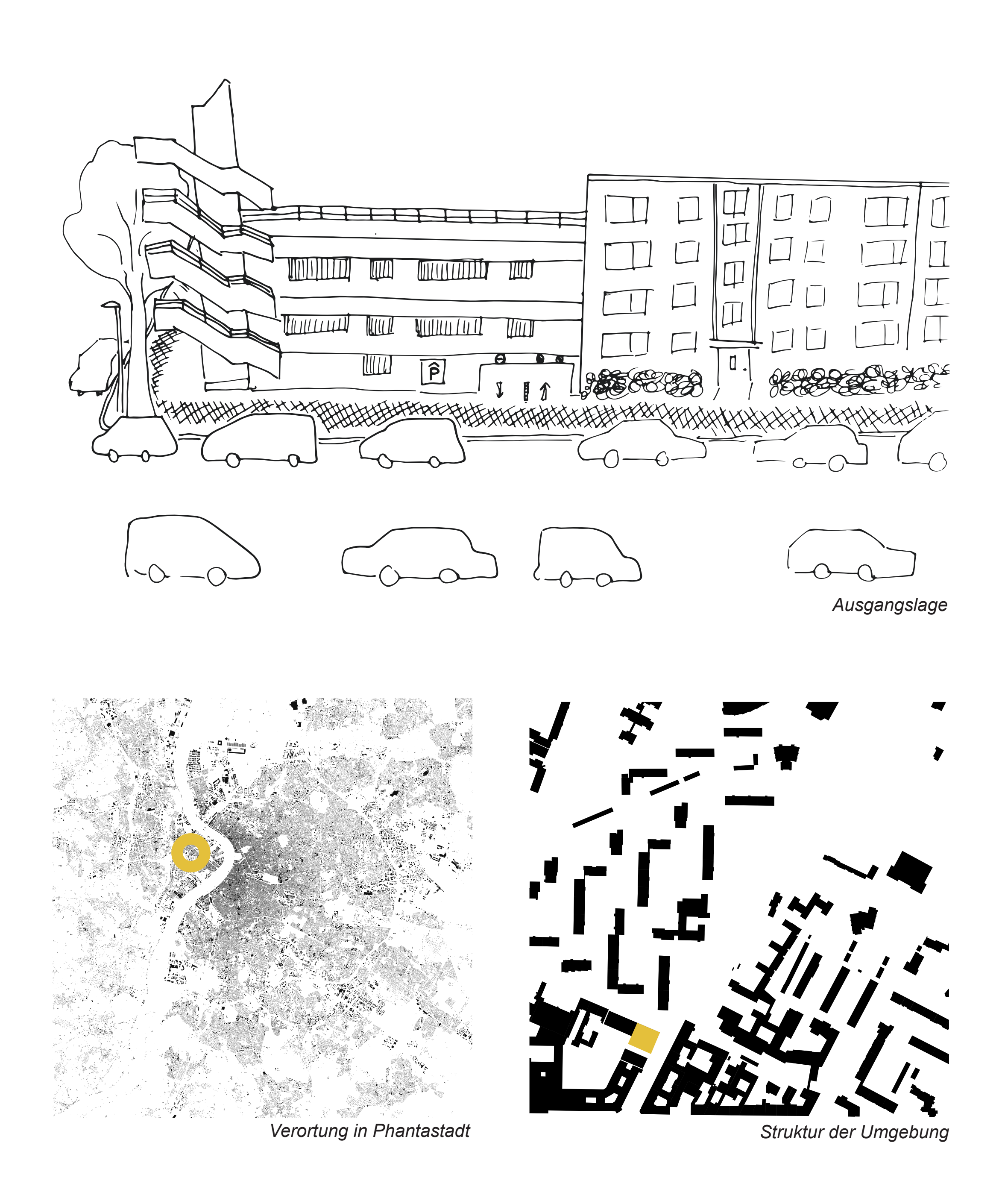
Vorgaben für städtische Gesellschaften

Anpassung bestehender/ Erstellung neuer Bebauungspläne

Beispiel: unvereinbar

5.2 Beispiele schrittweiser Umprogrammierung

A Haus der Gemeinsamkeit



Ausgangslage

Verortung in Phantastadt

Struktur der Umgebung

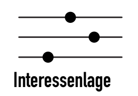


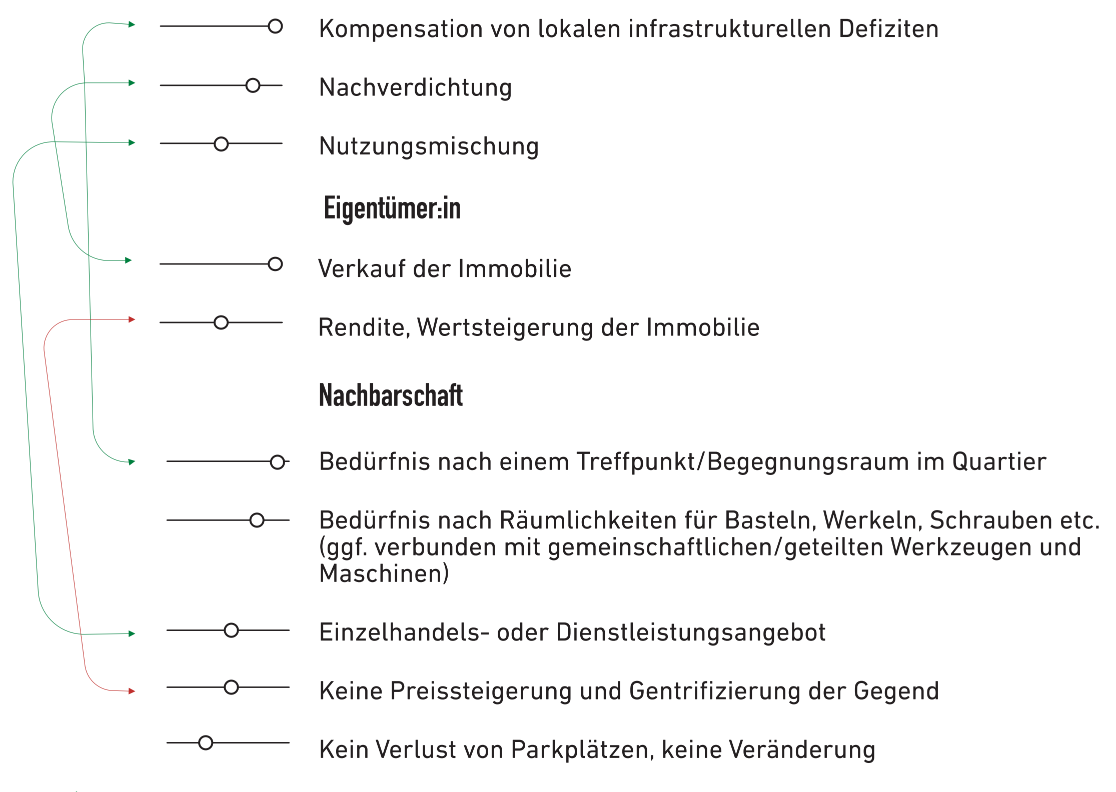
Räumliche Situation	
Zentralität + Anbindung	nicht in unmittelbarer Nähe eines Zentrums nächste ÖPNV-Station ca. 500 m entfernt
Städtebaulicher Kontext	fügt sich maßstäblich und in seinem Baustil in die Wohnbauten der Nachkriegs- und Postmoderne der Umgebung ein
Nutzungsgefüge	großer Anteil Wohnnnutzung, dem lokalen Bedarf dienender Einzelhandel
Gebäude	
Dimension	drei Vollgeschosse, ein Dachgeschoss ca. 2600 m² Fläche inkl. Dach
Baustruktur	durch quadratischen Grundriss nicht sehr tief, daher relativ gute Lichtverhältnisse Decken hoch genug für Aufenthaltsräume
Historischer + baukultureller Wert	postmodernes Gebäude, äußere Treppe als Besonderheit unbedingt erhaltenswert
Bisherige Nutzung	Leerstand
Eigentümer:in	Private Eigentümerin, früher selbst Betreiberin
Betreiber:in	aktuell keine:r

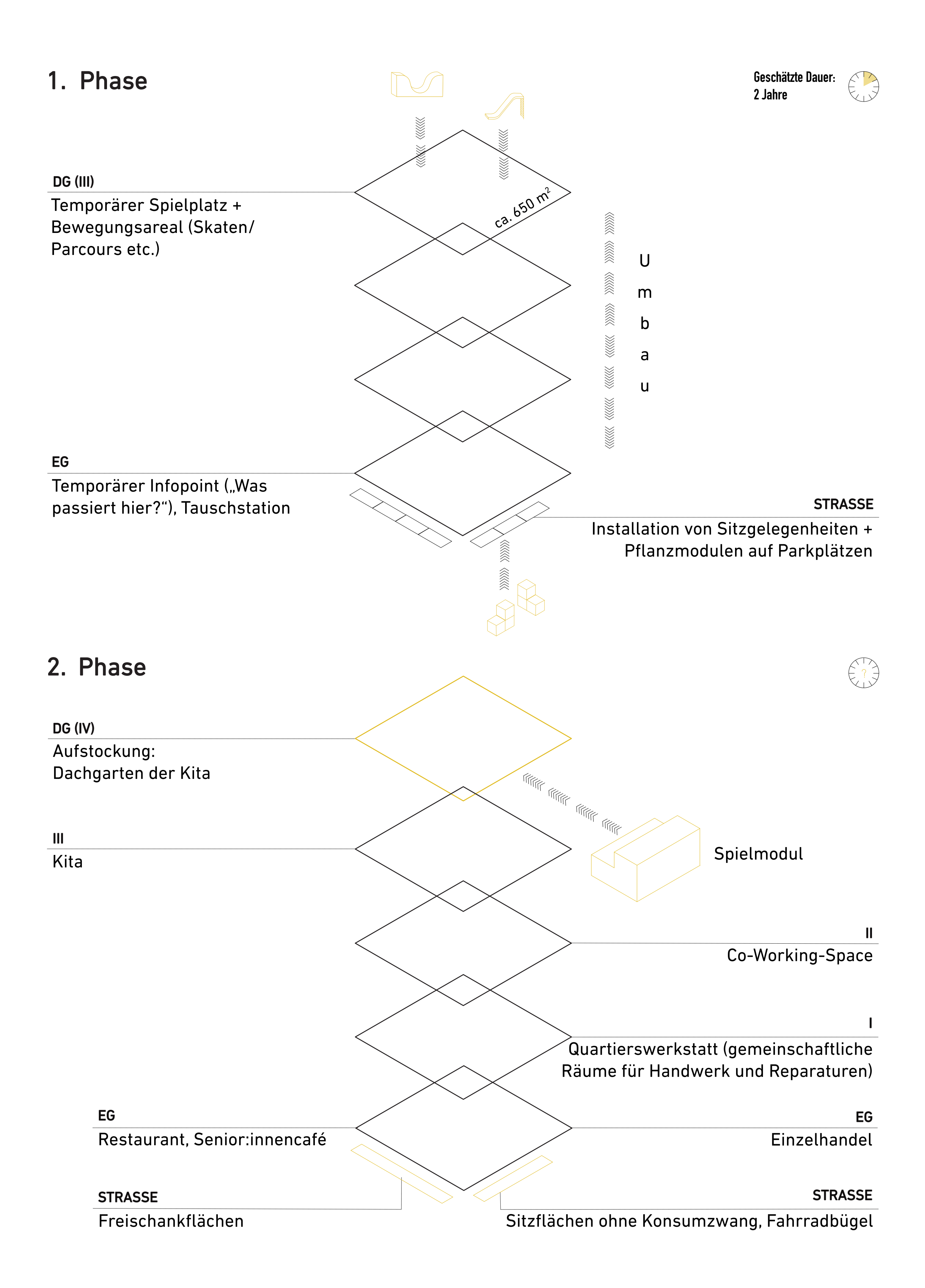


Baurechtliche Situation nach § 34 BauGB: Gebäude befindet sich innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Ein Vorhaben ist hier zulässig, wenn es sich „nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt“ (§ 34 (1) BauGB).

Da kein Bebauungsplan besteht, ist kein Baugebiet nach Baunutzungsverordnung festgesetzt. Die Eigenart der näheren Umgebung entspricht jedoch faktisch einem allgemeinen Wohngebiet nach § 4 BauNVO, sodass Nutzungen vor allem der Versorgung des Gebiets zu dienen haben und nicht störend sein dürfen.


Interessenlage


Stadt/Bezirk
Kompensation von lokalen infrastrukturellen Defiziten
Nachverdichtung
Nutzungsmischung
Eigentümer:in
Verkauf der Immobilie
Rendite, Wertsteigerung der Immobilie
Nachbarschaft
Bedürfnis nach einem Treffpunkt/Begegnungsraum im Quartier
Bedürfnis nach Räumlichkeiten für Basteln, Werkeln, Schrauben etc. (ggf. verbunden mit gemeinschaftlichen/geteilten Werkzeugen und Maschinen)
Einzelhandels- oder Dienstleistungsangebot
Keine Preissteigerung und Gentrifizierung der Gegend
Kein Verlust von Parkplätzen, keine Veränderung
gut
vereinbar/
unvereinbar


1. Phase
Geschätzte Dauer:
2 Jahre
DG (III)
Temporärer Spielplatz + Bewegungsareal (Skaten/ Parcours etc.)
ca. 650 m²
U m b a u
EG
Temporärer Infopoint („Was passiert hier?“), Tauschstation
STRASSE
Installation von Sitzgelegenheiten + Pflanzmodulen auf Parkplätzen
2. Phase
DG (IV)
Aufstockung:
Dachgarten der Kita
III
Kita
Spielmodul
II
Co-Working-Space
I
Quartierswerkstatt (gemeinschaftliche Räume für Handwerk und Reparaturen)
EG
Restaurant, Senior:innencafé
EG
Einzelhandel
STRASSE
Freischankflächen
STRASSE
Sitzflächen ohne Konsumzwang, Fahrradbügel



Instrumente

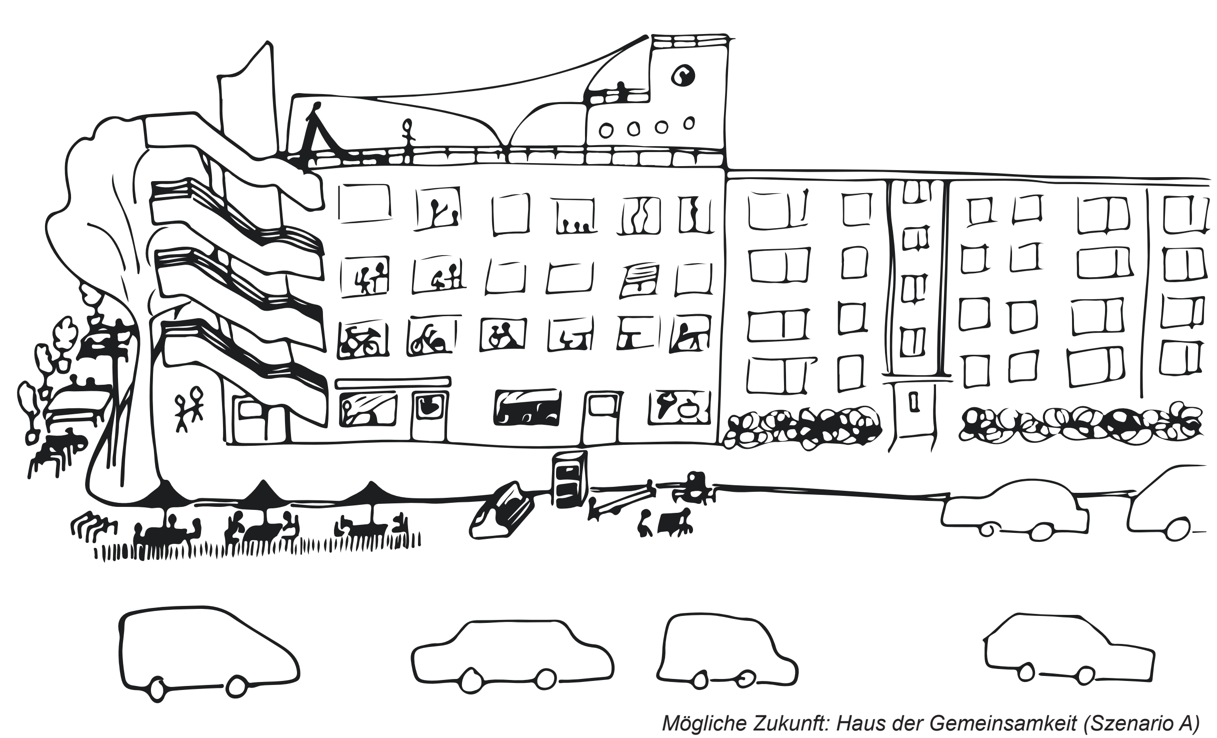
Vorkaufsrecht der Gemeinde nach § 24 (1) BauGB

Anhandgaben im Erbbaurecht

In diesem Fall ist es sowohl aus Sicht der Stadt, als auch für die Anwohner:innen wichtig, soziale Funktionen anzusiedeln. Der Umstand eines ohnehin leer stehenden Parkhauses, dessen Eigentümer:in verkaufen möchte, erleichtert dies, da die Stadt das Gebäude kaufen und somit seine weitere Entwicklung selbst bestimmen kann, etwa durch Anhandgabe an einen sozialen Träger. In dem Fall, dass der:die Eigentümer:in nicht an die Stadt, sondern zu einem höheren Preis an eine:n Dritte:n zu verkaufen beabsichtigt, wäre zu prüfen, ob das Vorkaufsrecht der Gemeinde anwendbar ist.

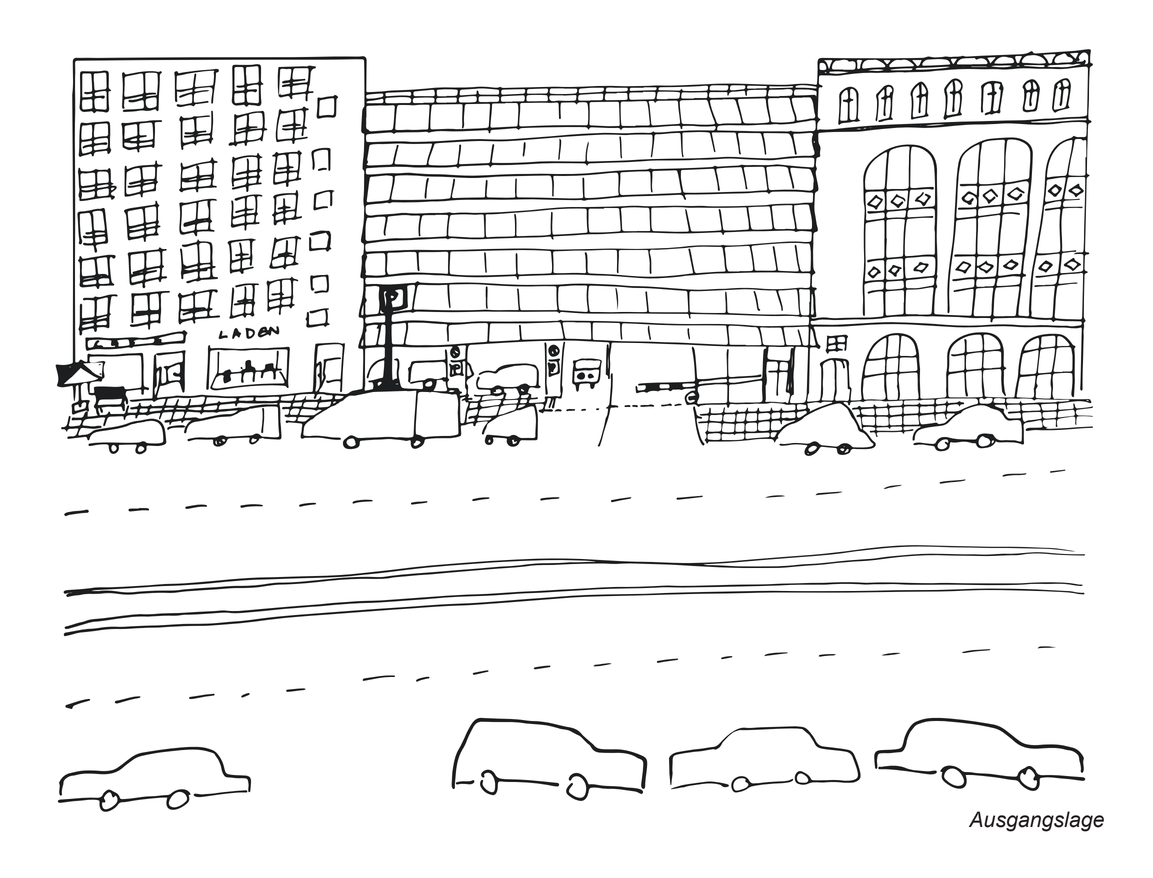
In der ersten Phase der Umprogrammierung können eine Nutzung der Dachfläche als Spiel- und Bewegungsraum sowie im Erdgeschoss ein Infopoint und Tauschstationen (etwa für Bücher oder Kleider) die Anwohner:innen einladen, mit dem Raum vertraut zu werden und ein aufgrund des Leerstands bislang abschreckendes Image zu überwinden. Zudem bleiben so Teile des Gebäudes auch während des Umbaus nutzbar. Durch Sitzgelegenheiten und Pflanzmodule auf den anliegenden Parkplätzen beginnt das Parkhaus eine Ausstrahlung auf die Straße zu entwickeln.

Diese Ausstrahlung verstetigt sich in der zweiten Phase, in der die im Erdgeschoss angesiedelten gastronomischen Nutzungen Freischankflächen erhalten. Als längerfristige Nutzungen eignen sich im ersten und zweiten Geschoss eine Quartierswerkstatt und ein Co-Working-Space, die als neue Treffpunkte fungieren können, sowie eine Kita, die das Defizit an sozialer Infrastruktur nachbessert. Eine Aufstockung wäre hier dienlich, müsste aber in einem Rahmen bleiben, dass sich das Gebäude weiterhin nach § 34 (1) BauGB in die Eigenart der Umgebung einfügt.



Mögliche Zukunft: Haus der Gemeinsamkeit (Szenario A)

B Haus der Mobilität



Ausgangslage



Verortung in Phantastadt

Struktur der Umgebung



Räumliche Situation

Zentralität + Anbindung

im gesamtstädtischen Kontext sehr zentral

befindet sich an einer Hauptstraße

nah an ÖPNV-Knotenpunkt

Städtebaulicher Kontext

dichtes städtebauliches Umfeld aus gründerzeitlicher und Nachkriegsbebauung

maßstäblich etwas größer dimensioniert als Umgebung; ästhetisch/im Baustil kontrastierend

Nutzungsgefüge

in Erdgeschossen viel kleiner Einzelhandel und Dienstleistungen, darüber hauptsächlich Büros und teilweise Wohnungen

Gebäude

Dimension

sieben Vollgeschosse, ein Dachgeschoss

ca. 10.500 m^2 Fläche

Baustruktur

sehr niedrige Decken, sehr tief (daher wenig Licht)

attraktive Aussicht vom Dach

Historischer + baukultureller Wert

Spindel-Auffahrt auf Rückseite; Kassen/ Wächterhäuschen

Fassade an sich nicht bemerkenswert, aber hebt sich vom restlichen Straßenbild eindeutig ab

Bisherige Nutzung

mittlere Auslastung – zu Arbeitszeiten hoch, ca. 10/24 Std., sonst kaum (Berufs- und etwas Einkaufsverkehr)

Straßen in der Umgebung bieten kostenlose Parkplätze, welche meistens ausgelastet sind

im Gebäude keine Nutzungen außer Parken

Eigentümer:in

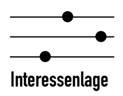
Stadt

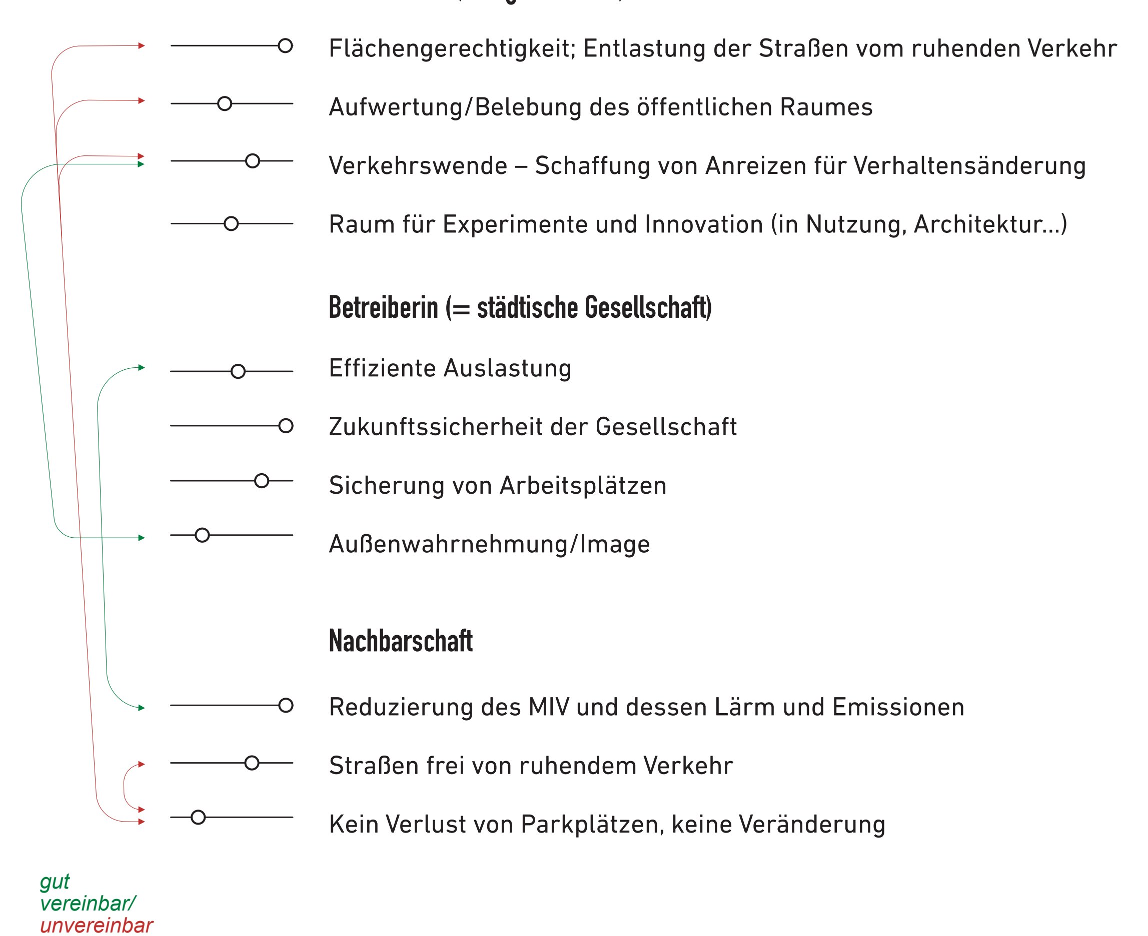
Betreiber:in

städtische Gesellschaft



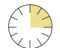
Für das Gebiet besteht ein Bebauungsplan, es ist als Kerngebiet nach § 7 BauNVO gekennzeichnet. Solange sie nicht wesentlich stören, sind Gewerbebetriebe grundsätzlich zulässig.





1. Phase

Geschätzte Dauer:
3 Jahre



ca.1240 m^2

DG (VII)
Zwischennutzungen

VI
Forschungslab für City-Mobilität

V
IV
III
Private Pkw-Stellplätze (anfänglich für Anwohner:innen zu vergünstigten Tarifen)

II
Stellplätze für Sharing-Pkw

I
EG
Stellplätze für diverse Sharing- und private Mobilitätsträger (außer Pkw)

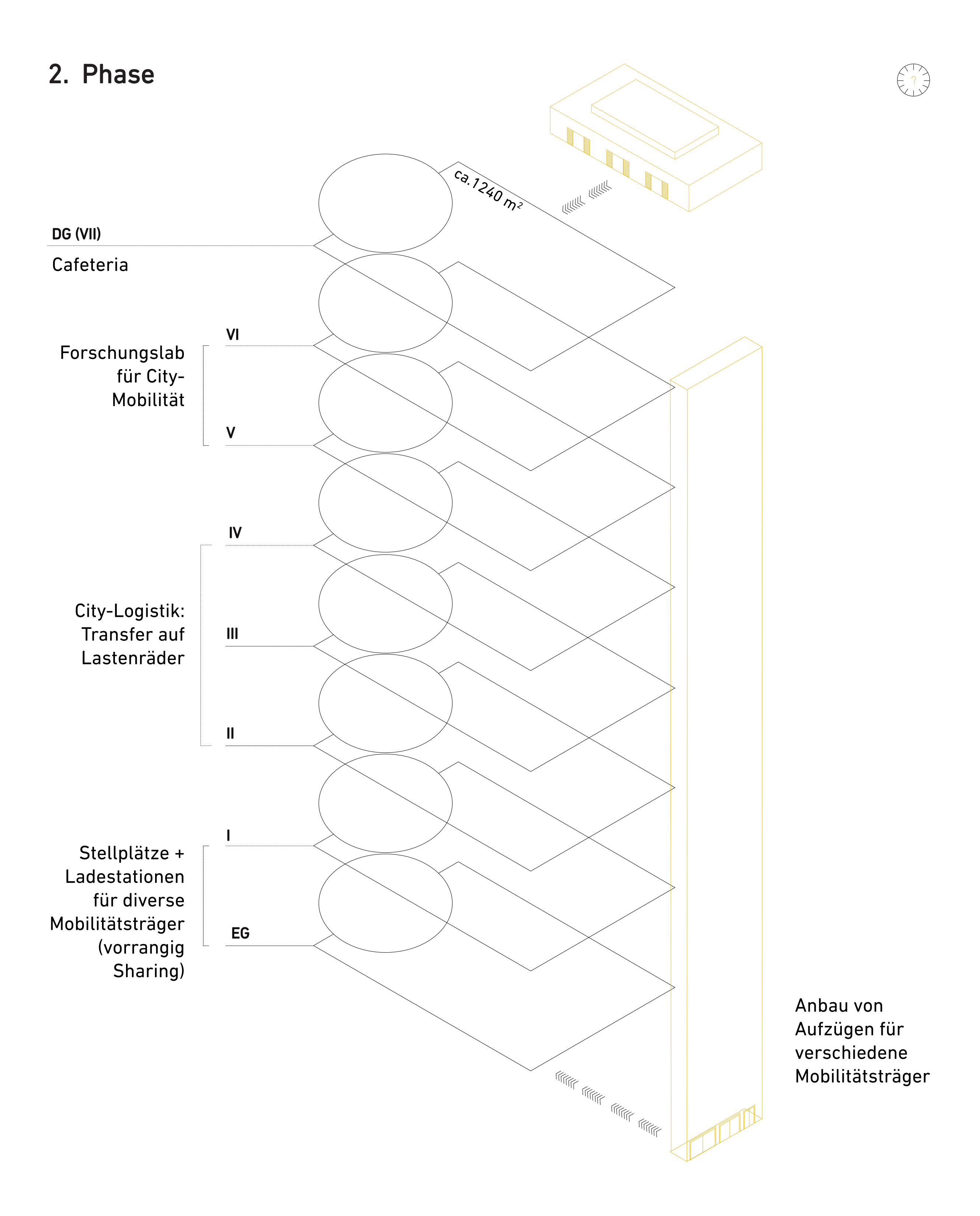
Installation von Ladestationen (unten beginnend)

Einfahrt für Pkw (Spindel-Auffahrt)

Einfahrt nicht mehr für Pkw

Abschaffung von Parkplätzen im Straßenraum innerhalb eines 500-Meter-Radius

2. Phase



ca. 1240 m²
DG (VII)
Cafeteria
VI
Forschungslab
für City-
Mobilität
V
IV
City-Logistik:
Transfer auf
Lastenräder
III
II
I
Stellplätze +
Ladestationen
für diverse
Mobilitätsträger
(vorrangig
Sharing)
EG
Anbau von
Aufzügen für
verschiedene
Mobilitätsträger

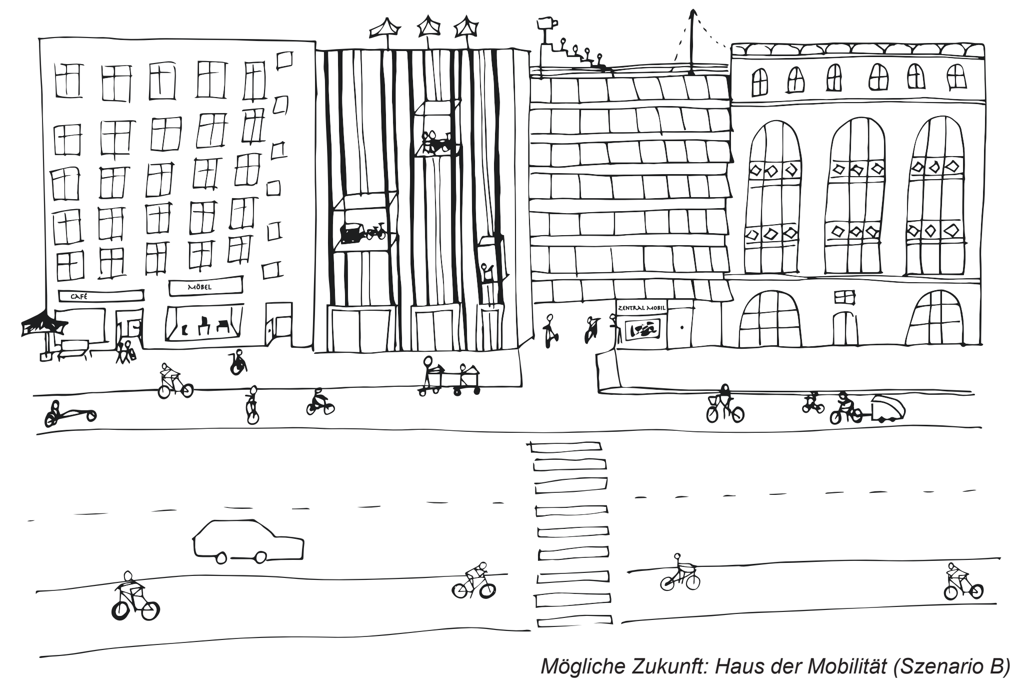
In diesem Beispiel wird der für eine Umprogrammierung günstige Fall angenommen, dass das Parkhaus der Stadt gehört und von einer städtischen Gesellschaft betrieben wird. So decken sich die Akteursinteressen im Wesentlichen, da die Stadt der städtischen Betreiber:in Vorgaben nach ihren Zielen machen kann. Sie kann also einen Richtungswechsel hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen bestimmen.

Instrumente

- Vorgaben für städtische Gesellschaften
- Börsen für Flächen für Zwischennutzungen

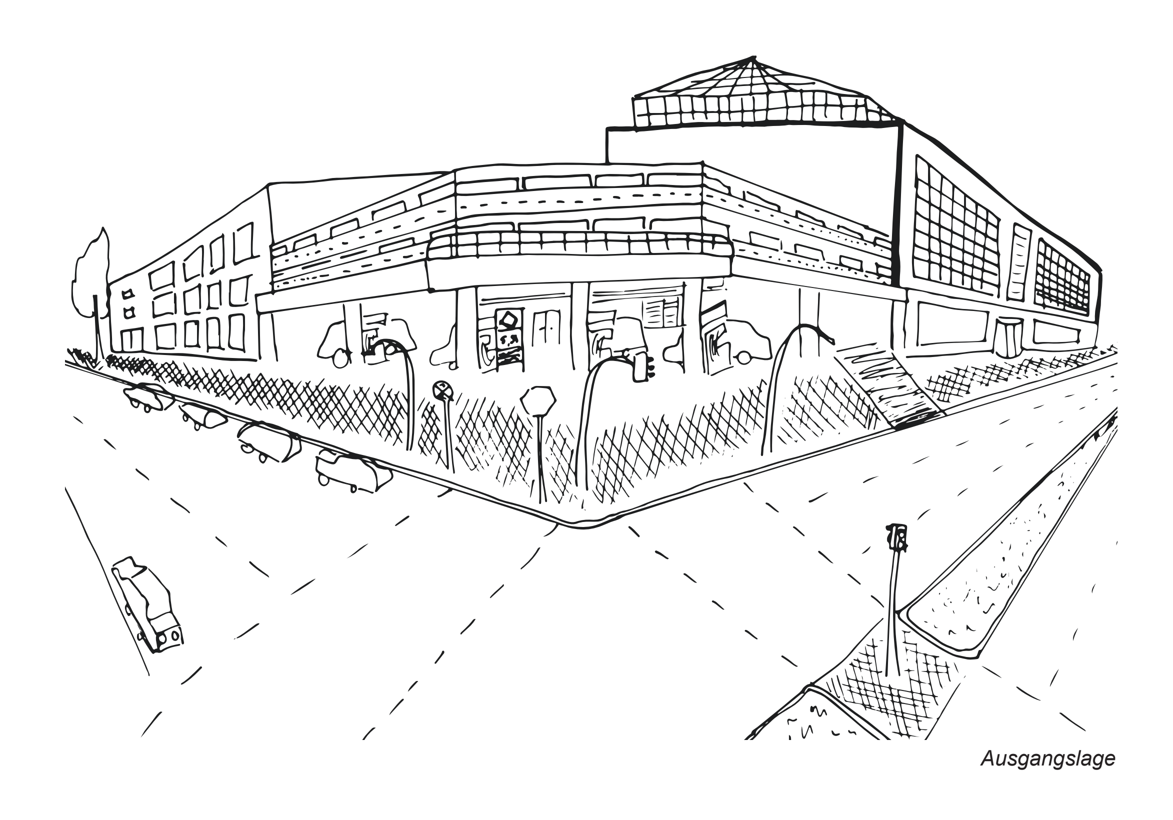
Durch die Abschaffung von Parkplätzen im umgebenden Straßenraum wird zunächst eine gute Auslastung des Parkhauses durch Pkw erreicht. Die Plätze können den Anwohner:innen anfangs vergünstigt zur Verfügung gestellt werden, um ihnen den Übergang zu erleichtern und Ängste aufgrund wegfallender Parkplätze zu besänftigen. Gleichzeitig soll die Widmung der ersten drei Geschosse für Sharing, nicht motorisierte und weniger flächenintensive Mobilitätsträger bereits ein Zeichen für den Wandel setzen und den Umstieg auf sie erleichtern. Auch breite Fahrradwege auf ehemaligen Parkstreifen im umliegenden Straßenraum tragen hierzu bei. Im obersten Geschoss könnte ein Mobilitätslab eingerichtet werden, in dem eine Forschungsinstitution den Nutzungswandel im Gebäude begleiten und Theorien „im Feld" ausprobieren könnte. Nicht zuletzt sollte die attraktive Aussicht vom Dachgeschoss ausgenutzt werden; Zwischennutzungen können hier dazu einladen, den Raum neu zu definieren. Für solch einen Fall wäre eine Art Flächenbörse als Vermittlung für Interessent:innen geeignet.

Sollte sich eine Zwischennutzung besonders bewähren, ist ihre Etablierung auf dem Dach in der zweiten Phase denkbar. Eine gastronomische Nutzung, beispielsweise eine Cafeteria, wäre hier als verbindendes Element für die verschiedenen Nutzungen gut vorstellbar. Das Gebäude an sich kann nun zum Mobilitätszentrum weiterentwickelt werden, in dem für private Autos kaum Platz mehr bleibt. So soll erreicht werden, dass der Besitz und die Nutzung privater Autos zunehmend zur Seltenheit werden. Ein City-Logistik-Unternehmen kann dazu beitragen, dass der städtische Lieferverkehr verträglicher wird und von der inzwischen im gesamten Gebäude installierten Lade-Infrastruktur profitiert. Damit von den ankommenden und abfahrenden Fahrzeugen keine zu starke Belastung ausgeht, fahren diese nur noch durch den Hintereingang in das Gebäude. Das Mobilitätslab kann nun noch ein weiteres Stockwerk nutzen. Mithilfe dreier Aufzüge verschiedener Dimensionen an der Vorderfront können Mobilitätsträger außer Pkw schnell erreicht, geparkt oder getauscht werden. Eine gläserne Gestaltung könnte Passant:innen Einblicke in das Geschehen geben und für eine stärkere Außenwahrnehmung sorgen.

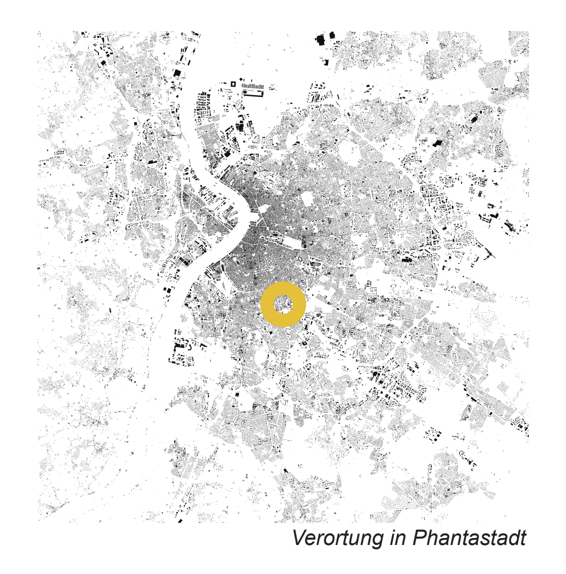


Mögliche Zukunft: Haus der Mobilität (Szenario B)

C Haus der neuen Lebenskunst



Ausgangslage



Verortung in Phantastadt



Struktur der Umgebung



Räumliche Situation

Zentralität + Anbindung	mitten in einem (innerstädtischen oder lokalen) Zentrum, einem Kaufhaus zugehörig diverse ÖPNV-Stationen fußläufig
Städtebaulicher Kontext	füllt die Fläche einer gut sichtbaren Ecke aus, nutzt jedoch räumliches und repräsentatives Potenzial des Standortes nicht aus, Höhe liegt deutlich unter benachbarten Gebäuden Stil bildet einen harten Kontrast zu den umgebenden Bauten
Nutzungsgefüge	eingebettet zwischen Kaufhaus und Wohngebäude; in der Umgebung sonst vor allem Büros und Einzelhandel, abends deshalb eher ausgestorben

Gebäude

Dimension	sehr groß: insgesamt etwa 23.850 m² Fläche
Baustruktur	ein Kellergeschoss, drei Vollgeschosse im EG hohe Decke, im Kellergeschoss und in den OG eher niedrige Deckenhöhen schlechte Lichtverhältnisse im Inneren des Gebäudes bislang ungenutzte Terrasse im 1. OG

Historischer + baukultureller Wert

bis auf die besondere Form keine herausragenden Merkmale

Bisherige Nutzung

geringe Auslastung, nur zu Geschäftszeiten des Kaufhauses, sonntags leer

Tankstelle im EG, Funktion als sozialer Treffpunkt/Spätkauf soll beibehalten werden

Eigentümer:in

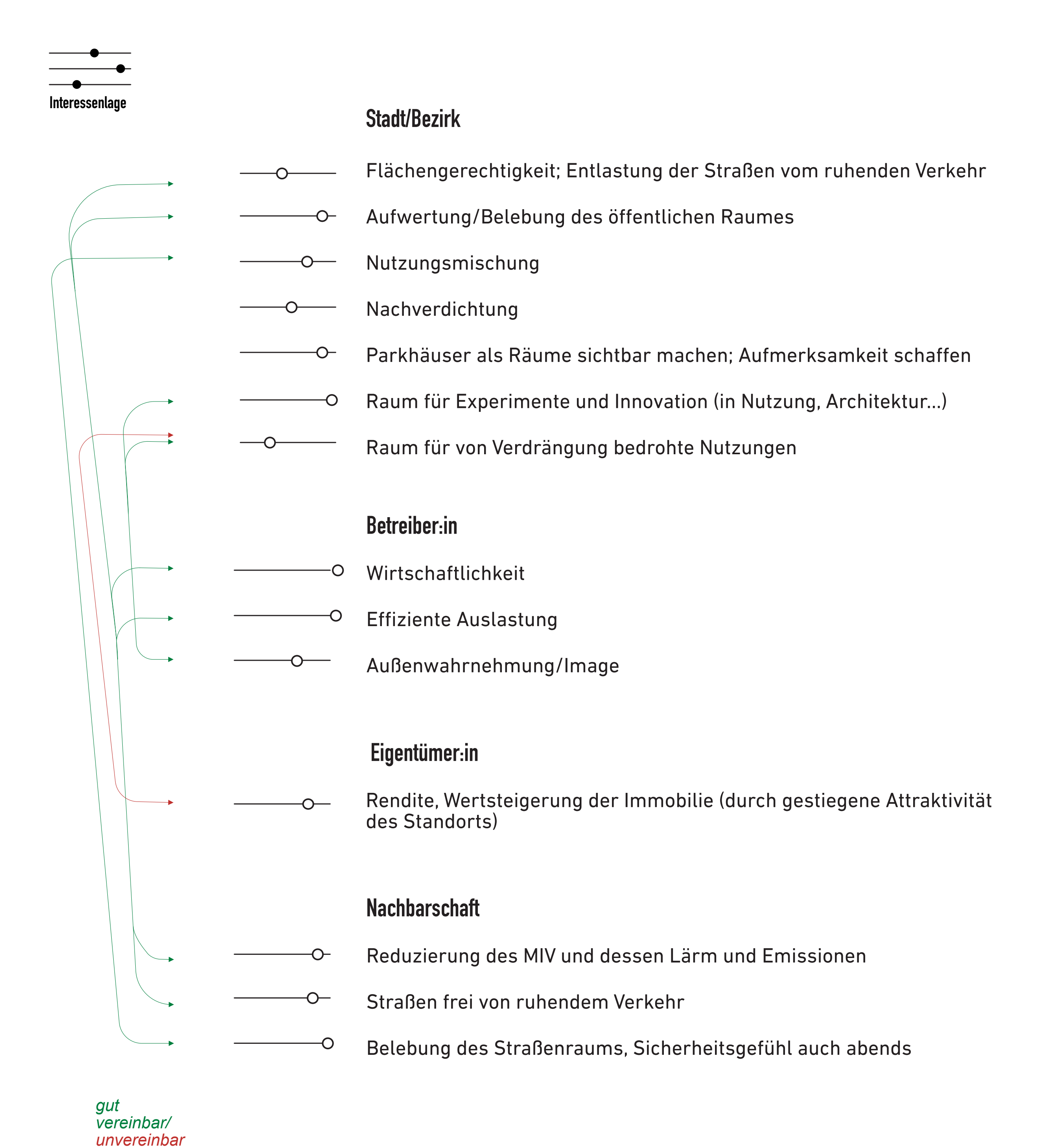
Kaufhausgesellschaft

Betreiber:in

große Parkhausbetriebsfirma

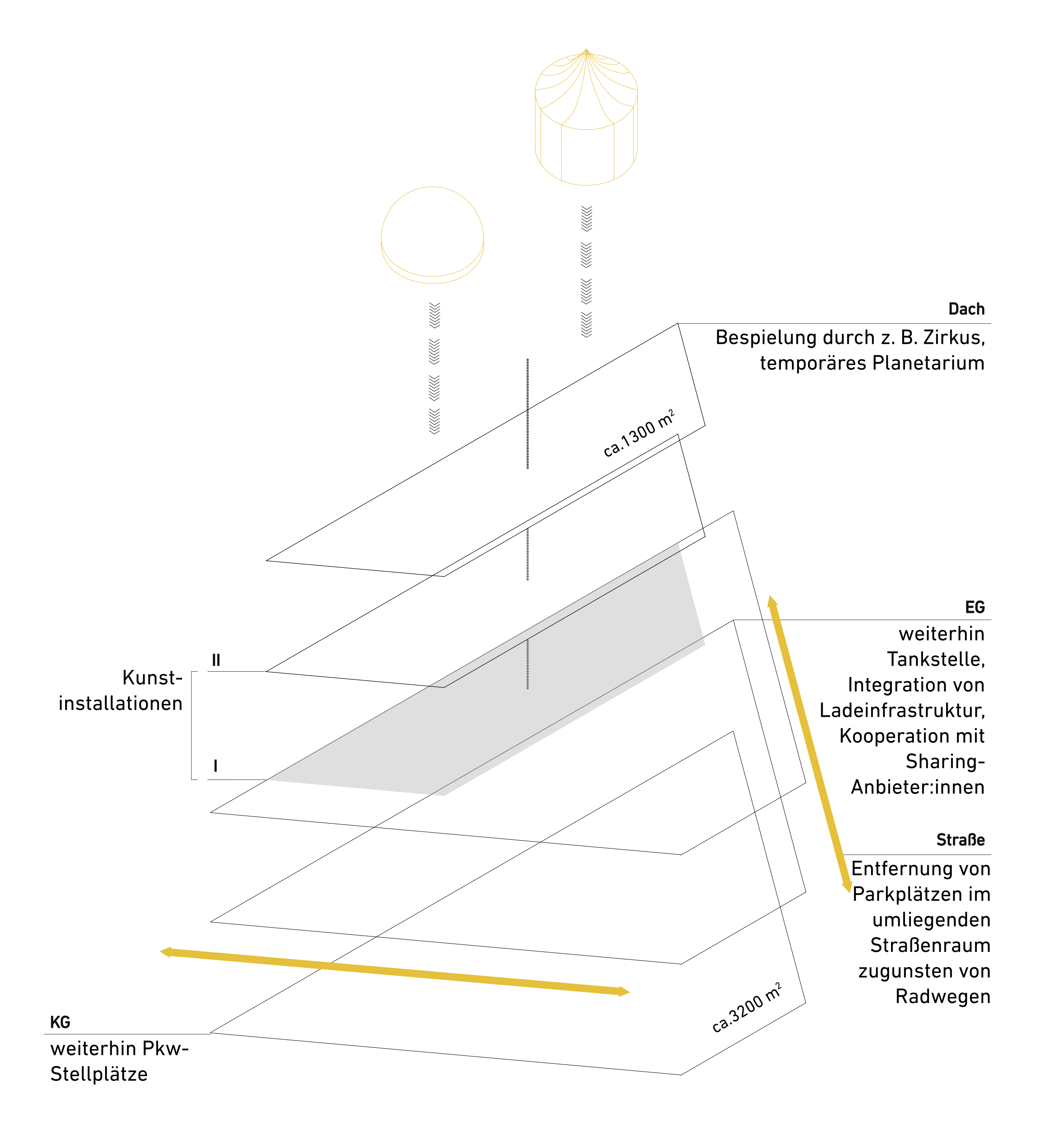


Um das Wohngebäude nebenan errichten zu können, wurde ein neuer Bebauungsplan erstellt. Dieser sieht ein urbanes Gebiet nach § 6a BauNVO vor, in dem oberhalb des dritten Vollgeschosses nur Wohnungen zulässig sind. Zudem wurde die Geschossflächenzahl für das Grundstück erhöht.

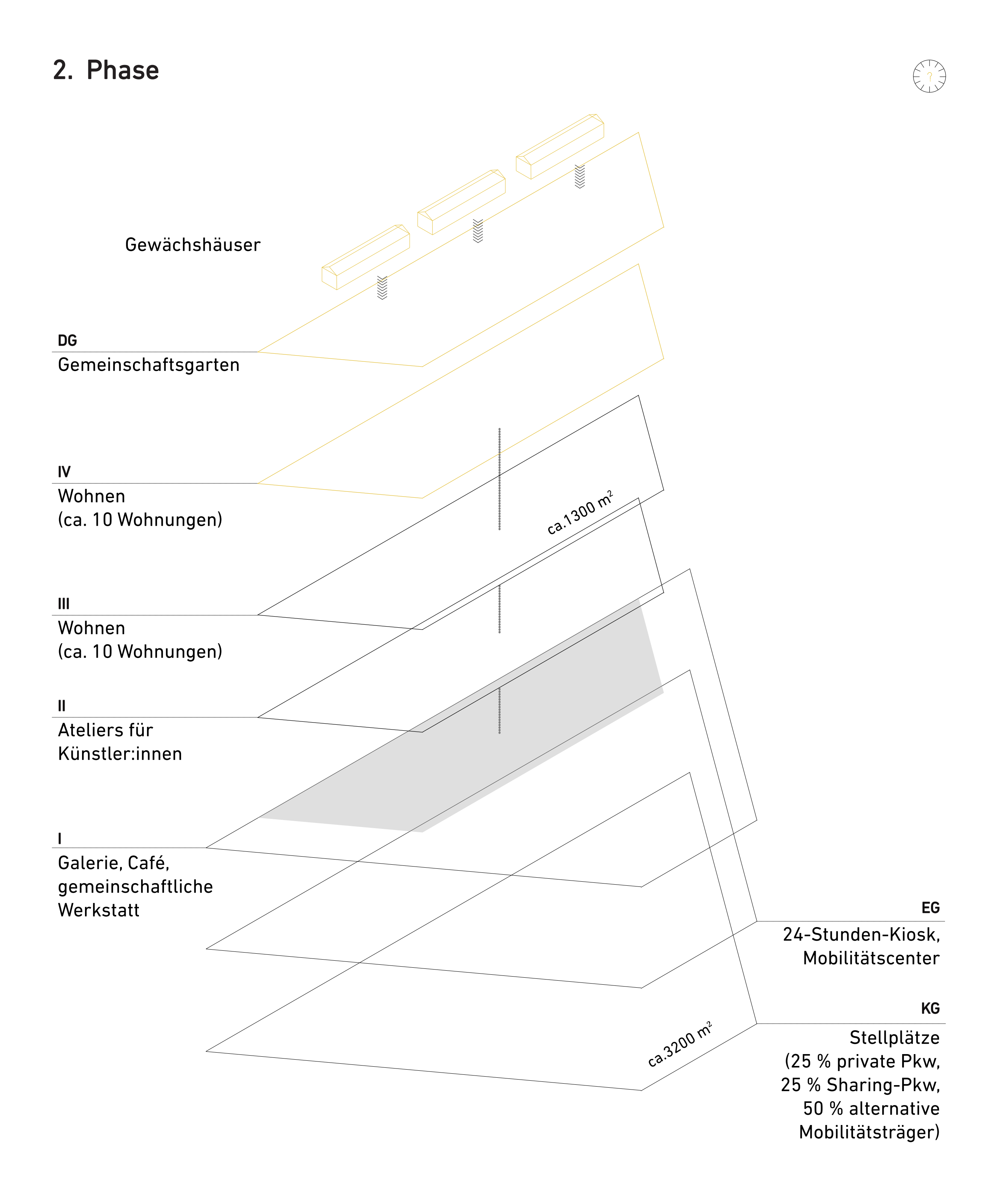

Interessenlage
Stadt/Bezirk
Flächengerechtigkeit; Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr
Aufwertung/Belebung des öffentlichen Raumes
Nutzungsmischung
Nachverdichtung
Parkhäuser als Räume sichtbar machen; Aufmerksamkeit schaffen
Raum für Experimente und Innovation (in Nutzung, Architektur...)
Raum für von Verdrängung bedrohte Nutzungen
Betreiber:in
Wirtschaftlichkeit
Effiziente Auslastung
Außenwahrnehmung/Image
Eigentümer:in
Rendite, Wertsteigerung der Immobilie (durch gestiegene Attraktivität des Standorts)
Nachbarschaft
Reduzierung des MIV und dessen Lärm und Emissionen
Straßen frei von ruhendem Verkehr
Belebung des Straßenraums, Sicherheitsgefühl auch abends
gut
vereinbar/
unvereinbar

1. Phase

Geschätzte Dauer:
3 Jahre



2. Phase


Gewächshäuser
DG
Gemeinschaftsgarten
IV
Wohnen
(ca. 10 Wohnungen)
ca.1300 m²
III
Wohnen
(ca. 10 Wohnungen)
II
Ateliers für
Künstler:innen
I
Galerie, Café,
gemeinschaftliche
Werkstatt
EG
24-Stunden-Kiosk,
Mobilitätscenter
KG
Stellplätze
(25 % private Pkw,
25 % Sharing-Pkw,
50 % alternative
Mobilitätsträger)
ca.3200 m²



Instrumente

Anpassung bestehender/ Erstellung neuer Bebauungspläne

Baurechtliche Beratung

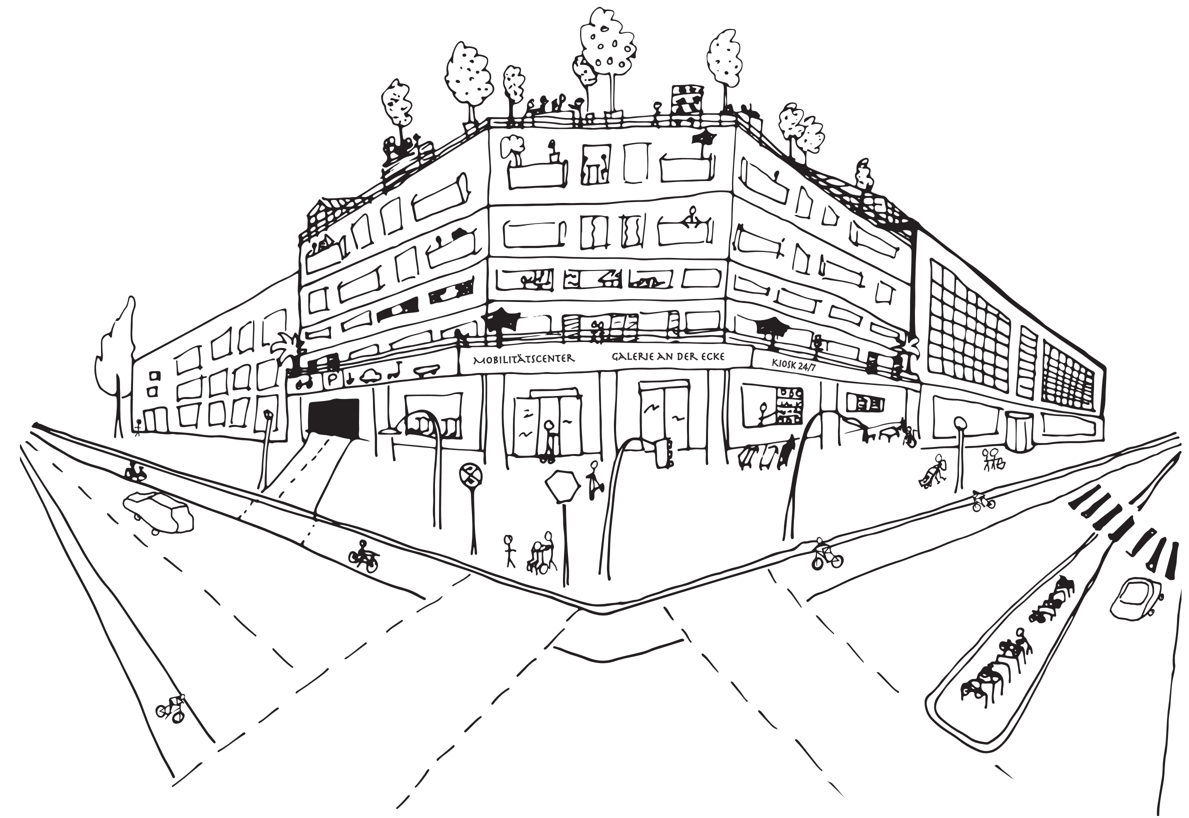
Subventionen/ steuerliche Vergünstigung für Betreiber:innen bei Diversifizierung von Nutzungen oder des Mobilitätsangebots

Netzwerke, runde Tische für Praxishilfe

In diesem Beispiel sind zwar die Interessen vieler Akteur:innen zu berücksichtigen, die Interessen sind jedoch größtenteils gut miteinander vereinbar. Durch die Erstellung eines neuen Bebauungsplans kann die Kaufhausgesellschaft als Eigentümerin eines wenig ausgelasteten Parkhauses mehr aus ihrer Liegenschaft machen. Die Integration vielfältiger Nutzungen, die durch eine kommunale baurechtliche Beratung gelingen kann, und die Reduzierung des ruhenden und fließenden Verkehrs im Umfeld machen den Standort attraktiver und somit auch das Kaufhaus. Der:Die Betreiber:in könnte durch Subventionen von Seiten der Stadt sowie ein Netzwerk für den praktischen Austausch bei der Diversifizierung ihres Mobilitätsangebotes und effizienteren Raumnutzung unterstützt werden. Die Anwohner:innen profitieren von weniger belasteten und auch zu später Stunde belebteren Straßen.

In der ersten Phase findet bereits eine Umstrukturierung der Nutzung statt, sodass das Parken auf den unterirdischen Bereich beschränkt wird. Die Tankstelle bleibt dabei zunächst bestehen, soll jedoch zunehmend nicht fossil angetriebene Mobilitätsformen und insbesondere Sharing-Angebote für diese bedienen. Die oberen Geschosse werden als Experimentierräume genutzt, in denen Kunstinstallationen Aufmerksamkeit schaffen und das Raumpotenzial erkunden sollen. Auch verschiedene temporäre Dachnutzungen sollen Besucher:innen anziehen und Synergieeffekte mit dem Kaufhaus bilden.

Während das Erdgeschoss sich in der zweiten Phase zu einem Mobilitätscenter und einem Kiosk entwickelt, kann im 1. OG eine Galerie entstehen, und im 2. OG können Ateliers für Kunstschaffende eingerichtet werden. Darauf wird mit zwei Wohngeschossen mit höheren Decken aufgestockt, um die Anforderungen an ein urbanes Gebiet, wie im neuen Bebauungsplan vorgesehen, zu erfüllen. Auf dem neuen Dach könnte ein gemeinschaftlicher Dachgarten als Treffpunkt dienen, der die Identifikation mit dem erneuerten Ort stärkt. Die Nutzung des Daches und der Geschosse 1 und 2 sollte jedoch das Ergebnis der Experimentierphase sein – was hier erprobt und für gut befunden wird, kann langfristig Platz finden.



Mögliche Zukunft: Haus der neuen Lebenskunst (Szenario C)

5.3 Bilanz der Szenarien

Die drei Szenarien sollen – die Eigenheiten jeder realen Situation anerkennend – als Explorationen mit unterschiedlichen Schwerpunkten verstanden werden. Zwar sind sie in der Realität nicht direkt übertragbar, dennoch können sie zur Bündelung von Interessen durch die Anwendung verschiedener Instrumente anregen. Sie können als Orientierungshilfen für situatives Handeln dienen und sie können Impulse geben. Im dritten Kapitel wurden negative Auswirkungen des Parkraums auf die Stadtentwicklung beschrieben (siehe S. 16–17). An dieser Stelle wird Bilanz darüber gezogen, welche Strategien die Szenarien für Umprogrammierungen aufgezeigt haben, die die bisherige Wirkung von Parkhäusern als ein Typus des Parkraums umkehren könnten.

Parkhäuser als Teil einer Lösung – Rückbezug zu Kapitel 3

1

~~Parkraum blockiert Platz, der anders genutzt werden könnte.~~

Parkhäuser können Platz bieten, der allen zugutekommt.

Die öffentlichkeitswirksame Bespielung von Parkhäusern hat bereits einen intrinsischen Wert: Sie kann, im Geiste der Straßenraum-Aneignungsaktion „PARK(ing) Day“, ein Bewusstsein dafür entstehen lassen, wie viel Platz Menschen an ihre Autos verlieren. Die gespenstische Leere eines Parkhauses in etwas Neues zu verwandeln, kann zum Akt der Reklamation werden. Dafür braucht es jedoch den Willen, den bisherigen Abstellraum für gemeinnützige Zwecke einzusetzen. Dafür wiederum muss es überhaupt erst ein Bewusstsein für das Problem geben.

Die erste Phase der Umprogrammierung zielt deshalb in allen drei Szenarien darauf ab, Aufmerksamkeit für die Thematik zu generieren. Durch experimentelle und temporäre Nutzungen werden die Möglichkeiten des Raums in Parkhäusern erkundet und es kann ein Bewusstsein für die Dimensionen dieser Ressource entstehen. Gleichzeitig soll damit die Chance, dass mancherorts Unvorhersehbares, Innovatives entsteht, nicht vertan werden, denn angesichts steigender Miet- und Bodenpreise in Großstädten steht für experimentelle sowie weniger lukrative Nutzungen im Allgemeinen immer weniger Raum zur Verfügung. Parkhäuser könnten helfen, dieses Defizit etwas auszugleichen. Auch über die erste Phase hinaus könnten Nutzungen, die sich bewähren, längerfristig etabliert werden.

Besonders Kunst und Kultur sind in diesem Zusammenhang zu nennen, denn hierfür eignen sich Parkhäuser oft aufgrund ihrer großen, robusten Strukturen besonders. Ihre Räumlichkeiten sind, wie etwa auch bei industriellen Gebäuden, gut anpassbar und vielfältig (um)nutzbar. Ein besonderes Augenmerk wurde hierauf in Szenario C) gelegt, in dem Kunst- und Kulturschaffende wohnen und arbeiten können und zugleich Ausstellungsflächen bereitstehen. In diesem Fall könnte das Parkhaus auch als eine Art Ausweichraum dienen, der einen kleinen Anteil einer aus zentralen Lagen verdrängten Nutzung „auffängt“.

Auch in Szenario A) wird in dem Parkhaus Platz für wenig lukrative aber für die soziale Stadtentwicklung bedeutsame Nutzungen geschaffen. Eine Kita und ein Senior:innencafé sind Beispiele für soziale Infrastrukturen, denen in einem Parkhaus Platz verschafft werden könnte.

Andererseits könnte eine Neuinterpretation des Parkhauses als Dreh- und Angelpunkt stattfinden, denn auch alternative und nicht motorisierte Mobilitätsformen brauchen Platz. Um nahtlose Multimodalität zu ermöglichen, müssen die Verkehrsträger in einer Station oder einem „Hub“ gebündelt, koordiniert und gewartet werden können, ohne zusätzlichen Straßenraum zu entziehen. Auch hier ist die hohe Flächenkonkurrenz der Stadtzentren jedoch ein erschwerender Faktor. Parkhäuser als meist an

Knotenpunkten gelegene Gebäude, die außerdem oft über Strukturen wie Rampen oder Aufzüge verfügen, können hier – wie in Szenario B – gute räumliche und bauliche Voraussetzungen bieten. Dennoch wäre bei der Umfunktionierung zum Mobilitätshub auch ein erheblicher Umbau erforderlich, um Sicherheit und angenehme Erfahrungen für Nutzer:innen aller Mobilitätsträger zu gewährleisten.

Um das Potenzial des in Parkhäusern befindlichen Raumes ausschöpfen zu können, müssen Gemeinden und Nachbarschaften ihre Rolle als Stakeholder in der Nutzung und Entwicklung dieser Gebäude begreifen. Wenn sie ihre Bedürfnisse und Prioritäten ermitteln und nach geeigneten Instrumenten für die Umsetzung suchen, kann gegebenenfalls einseitigen Interessen von Eigentümer:innen oder Betreiber:innen etwas entgegengesetzt werden.

2

~~Parkraum fördert mehr Autoverkehr.~~

Parkhäuser können den Übergang zu einer neuen Form von Mobilität ermöglichen.

Um das Mobilitätsverhalten der Stadtbewohner:innen zu verändern, braucht es positive Anreize, aber auch regulierende oder einschränkende Maßnahmen, darin waren sich die für diese Arbeit interviewten Expert:innen einig. Parkhäuser können als anpassbare Infrastruktur eine wichtige Rolle in dem Prozess dieser Verhaltensveränderung spielen. Zunächst können sie ein Puffer für die Entfernung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sein. Dadurch kann ein weicherer Übergang gelingen für Anwohner:innen und jene, die regelmäßig mit dem privaten Auto in die Umgebung des Parkhauses fahren. Sie werden durch erhöhten Aufwand und steigende Kosten des individuellen Pkw-Besitzes dazu angeregt, ihre Gewohnheiten zu hinterfragen, denn durch die weiten Wege zum und vom Auto wird dessen Benutzung zeitaufwendiger und weniger komfortabel, die Unterbringung teurer.

In allen drei dargestellten Szenarien werden die Parkplätze auf den umgebenden Straßen reduziert oder entfernt. In den Szenarien B) und C) wird die Umstellung auf ein anderes Mobilitätsverhalten erleichtert, in dem Autos in der ersten Phase der Umprogrammierung auf das Parkhaus ausweichen können. In der zweiten Phase werden auch dort die Stellplätze für private Pkw signifikant verringert.

Gleichzeitig können Parkhäuser den Übergang zu einem anderen Mobilitätsverhalten erleichtern. Sharing-Modelle und die Nutzung anderer Mobilitätsträger werden durch das bereits beschriebene Vorgehen im Vergleich zum privaten Auto wesentlich praktischer und ökonomischer. Ihre Attraktivität kann zusätzlich gesteigert werden, wenn sie zentral gebündelt, zuverlässig gewartet und und unkompliziert zugänglich gemacht werden. In Szenario C) ist deshalb im Erdgeschoss und Untergeschoss ein Mobilitätscenter mit verschiedenen Mobilitätsträgern vorgesehen.

Ein besonderer Fokus wurde jedoch in Szenario B) auf das Thema gelegt. Dort sollen Forschende in einem Mobilitätslabor die Umprogrammierung begleiten, verschiedene Anreize für Multimodalität ausprobieren und erforschen, wie Verhaltensänderungen gelingen. So könnte das „Haus der Mobilität“ die gelebte Mobilitätswende repräsentieren und durch Öffentlichkeitsarbeit ein Bewusstsein für neue Mobilitätsformen schaffen. Nicht zuletzt kann die in das Parkhaus integrierte City-Logistik ermöglichen, dass die umliegende Stadt von großen Transportfahrzeugen verschont bleibt. Das macht die Straßen für andere Verkehrsteilnehmende sicherer und damit die Nutzung von Mobilitätsformen, die weniger Schutz als ein Pkw bieten, attraktiver.

Wenn Betreiber:innen von Parkhäusern in der Mobilitätswende eine Chance sehen und ihre Ausrichtung auf den privaten Pkw überdenken, können sie relevant und überlebensfähig bleiben. Wenn sie eine nachhaltigere Mobilität bedienen, kann das nicht nur ihr Image verbessern, sondern auch die Möglichkeit von Subventionen und Kooperationen eröffnen.

3

~~Parkraum führt zu Versiegelung und Zersiedelung.~~

Parkhäuser können multifunktionale Bausteine in einer Stadt der kurzen Wege sein.

Ein Parkhaus gemischt zu nutzen, ist die Antithese zu seiner bisherigen Funktions- und Wirkungsweise. Das Auto hat klare Abgrenzungen zwischen Weg und Ziel geschaffen; das Parkhaus steht als reiner Abstellort in Abhängigkeit zu ihm. Ein neuer Umgang mit Parkhäusern kann aus ihnen hingegen Orte machen, die aus verschiedenen Gründen bewusst aufgesucht werden: Ziele. Dafür sollten verschiedene Nutzungen kombiniert werden, um unterschiedliche Personengruppen anzusprechen und Synergien zwischen ihnen zu begünstigen. Der Ausbau bestehender Parkhäuser sollte deshalb mit einer Diversifizierung seiner Nutzungen einhergehen, denn eine baulich dichte Stadt ist noch nicht zwangsläufig eine Stadt der kurzen Wege.

In allen drei Szenarien findet deshalb nicht nur eine bauliche Erweiterung, sondern auch eine vertikale (gebäudeinterne) Nutzungsmischung statt. Diese Kleinteiligkeit stärkt das Lokale und verhindert, dass weite Wege zurückgelegt werden müssen. In Szenario A) wird das Quartier gezielt um soziale Infrastruktur und Einzelhandel ergänzt, die sonst weiter entfernt wären; damit sind sie besonders für Kinder und Senior:innen besser erreichbar. Für die arbeitende Bevölkerung gibt es mit dem Co-Working-Space ein Angebot, Arbeitswege zu verkürzen.

Die Möglichkeit, alltägliche Bedürfnisse auf lokaler Ebene zu befriedigen, hat sowohl ökologische als auch soziale Vorteile. Zum einen kann so nachbarschaftlicher Zusammenhalt gefördert werden, zum anderen werden Wege von Menschen und Gütern verkürzt oder ganz eingespart und damit Emissionen reduziert. Nutzungen, die diese beiden Vorteile besonders gut vereinen, sind etwa der Garten und die Gewächshäuser in Szenario C) und das Reparaturcafé in Szenario A).

Auch eine Nachverdichtung mit Wohnraum wurde in Betracht gezogen und in Szenario C) empfohlen. Die Schaffung von zentralem, kompaktem und kostengünstigem Wohnraum ist essenziell für kürzere Wege in der Stadt, die Realisierbarkeit von Wohnungen in Parkhäusern ist jedoch sehr gebäudeabhängig und gegebenenfalls sehr aufwändig, so die Erkenntnis aus den Expert:innen-interviews. Zwar können Parkhäuser in manchen Fällen durch Auf-, An- oder Umbau gute Standorte für Wohnungen bieten, dem großen Bedarf nach kostengünstigem Wohnen in Großstädten kann damit aber ohnehin nur unwesentlich entgegengekommen werden.

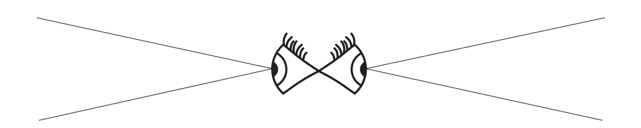
Eine ausschließliche Umwandlung von Parkhäusern zu Wohnraum wäre ohnehin angesichts der Vorteile einer Mischnutzung nicht zu empfehlen. Vor allem ein belebtes Erdgeschoss macht das Gebäude attraktiver, was Eigentümer:innen zugutekommt. Betreiber:innen profitieren auch davon, dass eine Vielfalt an Nutzungen die Nachfrage nach dem in Parkhäusern verbleibenden Parkraum steigert, ganz gleich ob dieser nun Sharing- oder privaten, motorisierten oder nicht motorisierten Mobilitätsträgern gewidmet ist.

Auch die Nachbarschaft um ein Parkhaus profitiert davon, wenn es multifunktional programmiert wird. Dadurch, dass es eine größere Breite an Bedürfnissen anspricht, kann es neue Zielgruppen anziehen, die es mit ihrem Ein- und Ausgehen und ihrem Aufenthalt beleben. So verliert ein „toter“ Fleck im Quartier seine abschreckende Wirkung. Zudem profitieren Anwohner:innen von kürzeren Wegen durch eine größere Nutzungsvielfalt in ihrer Umgebung. Die dadurch zu erwartende Verringerung von Emissionen käme letztlich auch der Allgemeinheit zu Gute.



Fazit und Ausblick

Raumpotenzial in Abstellräumen: Parkhäuser als Chance für Multifunktionalität und neue Mobilität in Großstädten



Parkhäuser gehören zur Kultur des Autos, die seit ihrem Beginn vor etwa einem Jahrhundert das Umfeld der Menschen zu ihrem Nachteil verändert hat. Die Massenmotorisierung hat neben den Freiheiten, die sie gebracht hat, auch zu gesundheitlichen, sozialen, ökologischen und damit existenziellen Problemen der Menschheit geführt. So werden die Frage, welcher Stellenwert dem Auto in einem zukunftsfähigen Gesellschaftsmodell zukommt, und die Forderung nach einer Verkehrswende inzwischen auch im Mainstream diskutiert. Wenn ein solch umfassender kultureller Wandel gelingen sollte, ist zu erwarten, dass auch die Funktion von Parkhäusern als massenweise Auto-Verwahrungsstätten obsolet würde. Für die Stadtentwicklung liegt hierin eine große Chance, denn im Kontext städtischer Flächenkonkurrenz sind Parkhäuser ohnehin bereits eine ineffiziente und großflächige Nutzung der kostbaren Ressource Raum.

Obgleich nicht behauptet werden kann, die Gebäude selbst hätten ein besonders hohes gesellschaftliches Ansehen, haben sie durchaus wertvolle Eigenschaften, die für ihren Erhalt sprechen. Zu diesem Ergebnis kommen sowohl die im dritten Kapitel zitierten Autor:innen als auch die im Rahmen dieser Arbeit interviewten Expert:innen. Parkhäuser haben einen historischen Wert, denn sie erzählen vom Zeitgeist einer Epoche des technischen Fortschritts und des massenweisen Konsums. In einigen Fällen ist zusätzlich ein nennenswerter baukultureller Wert feststellbar. Diesbezüglich gab die Architektin Tina Unruh im Interview zu bedenken, dass ästhetisches Empfinden keine Konstante ist, sondern dem zeitlichen Wandel unterliegt. Heute bestimmen zu wollen, was der Gesellschaft von morgen (nicht) gefallen wird, ist ihrer Ansicht nach anmaßend. Zu dem historischen und gegebenenfalls baukulturellen Wert kommt der Wert der grauen Energie, die für die Herstellung des Gebäudes aufgewendet wurde. Diese ist für ein ressourcenschonendes, ökologisch nachhaltiges Vorgehen maßgeblich, darüber waren sich die Expert:innen einig.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass ein sozial und ökologisch bewusster Umgang mit Parkhäusern nur ein Spagat sein kann. Einerseits muss dabei das Verhältnis der Menschen zum Auto grundsätzlich infrage gestellt werden, und es muss dem fortwährenden Status des Autos in der Gesellschaft etwas entgegengesetzt werden. Andererseits sollten Parkhäuser als Relikte eben dieser Auto-Kultur, und damit als Teil der menschlichen Entwicklungsgeschichte, nicht vollends aus dem Stadtbild entfernt werden. Darauf, wie ein solcher Spagat gelingen kann, gibt es keine einfache Antwort, denn in jedem Einzelfall bestimmt eine Vielzahl an Faktoren den Rahmen des Möglichen.

Zudem stellt sich stets die Frage, ob und wie Kompromisse angesichts der Interessenkonflikte verschiedener betroffener Gruppen gefunden werden können. Diesen Fragen näherte sich die Arbeit im fünften Kapitel durch die Erstellung eines Schemas, welches die Parameter einer Parkhaus-Umprogrammierung darstellt: Die räumlichen und rechtlichen Voraussetzungen werden dabei genauso ermittelt wie die Interessen der betroffenen Akteur:innen. Diese stellten die Weichen für das jeweilige Szenario. So konnten jeweils zwei Umprogrammierungsphasen dargestellt werden, die auf den Erkenntnissen aus der vorangegangenen Recherche und den Expert:inneninterviews basieren.

Auch wurden für potenziell zu einander im Widerspruch stehende Interessen Instrumente vorgeschlagen, die Vereinbarkeit schaffen könnten. Beispielsweise mögen sich Parkhausbetreiber:innen durch das Ziel einer Stadt, den MIV zu reduzieren, gefährdet sehen. Wenn sie aber – möglicherweise auch finanziell – darin unterstützt würden, ihre Parkhäuser für andere Mobilitätsträger umzurüsten oder weitere Nutzungen in die Gebäude zu integrieren, könnte ihr Betrieb damit auch zukunftssicherer werden. Es wäre jedoch illusorisch zu denken, dass für alle Interessen ein Mittel existiert, das sie vereinbar macht. In den Szenarien wurden deshalb auch Interessen gekennzeichnet, die als schlichtweg unvereinbar eingeordnet wurden.

So wäre in den Szenarien A) und C) der Wunsch der Parkhauseigentümer:innen nach einer höheren Rendite oder einer Wertsteigerung der Immobilie kaum vereinbar mit dem Ziel der Stadt, der Verdrängung von wenig rentablen Nutzungen oder Haushalten mit geringem Einkommen entgegenzuwirken. In Szenario B) hingegen steht ein Streben der Stadt nach einer Verkehrswende, Flächengerechtigkeit und einer Aufwertung des öffentlichen Raums der Forderung aus der Nachbarschaft, dass keine Parkplätze entfallen und keine Veränderung stattfinden soll, entgegen. In solchen Fällen bleibt nur die Abwägung zwischen den konkurrierenden Interessen und gegebenenfalls ein Kompromiss, bei dem sich beide Seiten mit einem Teilerfolg ihrer Zielvorstellung zufrieden geben müssen.

Mit den Szenarien wurden alternative Nutzungsweisen für Parkhäuser mit einem gesellschaftlichen Mehrwert unter verschiedenen Gesichtspunkten vorgeschlagen. Prinzipiell hätte eine Umprogrammierung bereits einen intrinsischen Wert, wenn sie die Ineffizienz der bisherigen Nutzung der Gebäude für das Parken privater Pkw als Missstand aufzeigt. In den Szenarien A) und C) wird zunächst das Raumpotenzial der Parkhäuser durch temporäre und experimentelle Umprogrammierungen erkundet. Um sich ändernden Bedarfen entgegenzukommen, ist in allen drei Szenarien auch eine fortlaufende, flexible Anpassung vorgesehen.

Aktuell wäre etwa denkbar, Parkhäuser vorrangig für die Erreichung der Verkehrswende einzusetzen. In der ersten Phase ihrer Umprogrammierung sollen deshalb die Parkhäuser in den Szenarien B) und C) als „Zwischenspeicher“ für die aus dem Straßenraum verbannten parkenden Autos dienen, wie es insbesondere der Experte Tim Lehmann im Interview empfahl. Ein sanfterer Übergang nach diesem Modell könnte für größere politische Akzeptanz sorgen. Langfristig würden die Parkhäuser durch die Integration alternativer Mobilitätsträger zu inter- und multimodalen Hubs umfunktioniert.

Auf der anderen Seite könnte der durch Um- und Ausbau der Parkhäuser dazugewonnene Raum auch Nutzungen wie sozialer Infrastruktur, Kunst und Kultur oder bezahlbarem Wohnen zur Verfügung gestellt werden, die durch starke Flächenkonkurrenz und hohe Mieten in Großstädten bedroht sind. Dies wäre nicht nur unter sozialen, sondern auch unter ökologischen Aspekten von Vorteil. Eine bauliche Nachverdichtung in Kombination mit einer Diversifizierung der Nutzungen könnte die in der Stadt zurückgelegten Wege verkürzen und so eine Verringerung des Ressourcenverbrauchs und der ausgestoßenen Emissionen bewirken. In allen drei Szenarien wurde deshalb in den Umprogrammierungen Wert auf die Multifunktionalität der Gebäude gelegt.

Die vorliegende Arbeit betrachtet konkret eine Subkategorie des Parkraums, im Grunde hinterfragt sie jedoch die Existenzberechtigung des Parkraums generell. Geschaffen wurde und wird dieser noch heute mit der Begründung, man müsse die Nachfrage nach ihm befriedigen. Die Entwicklung der Städte in den letzten Jahrzehnten hat allerdings unter Beweis gestellt, dass ein erweitertes Angebot an Infrastruktur für Autos nur zu mehr Autoverkehr und so zu einer noch größeren Nachfrage führt, das Problem also schlichtweg perpetuiert.

Deshalb ist die Frage, was Parkhäuser anbieten, von Bedeutung. Sie können Teil einer sozial und ökologisch destruktiven Kultur des motorisierten Individualverkehrs in Städten sein, sie könnten aber auch dazu eingesetzt werden, eben diese zu beenden. Sie könnten zu vielfältigeren und innovativen Nutzungen, kürzeren Wegen und einem anderen Mobilitätsverhalten beitragen. Dafür gilt es, sich mit den spezifischen baulichen und rechtlichen Voraussetzungen, aber auch der Vereinbarkeit und den Widersprüchen der Interessen relevanter Akteur:innen im Einzelfall auseinanderzusetzen. Aus jeder Umprogrammierung wird es neue Erfahrungswerte geben, und mit jedem umgewandelten Parkhaus, das einen Mehrwert für die Allgemeinheit hat, kann ein Bewusstsein dafür entstehen, welche Chancen in dieser Ressource und im Umfunktionieren automobiler Infrastruktur stecken.

Parkhäuser erfuhren bislang nicht viel Beachtung in der Stadtplanung. Ihre Architekturgeschichte ist zwar beschrieben worden und auch kulturphilosophische Perspektiven auf sie gibt es. Manche Machbarkeitsstudie für städtische Nachverdichtung weist auf ihr Potenzial hin. Auch einzelne konkrete Projekte dienen bereits als Beispiele für die Möglichkeiten, sie umzuwidmen. Was bislang jedoch fehlte, ist eine allgemeine Betrachtung der Zukunft dieser Gebäude – welche Werte und Qualitäten sie haben, welche Nutzungsweisen möglich oder geeignet sind. Zu einer solchen Betrachtung gehört auch eine Analyse der Stakeholder mit ihren Interessen. Hier will diese Arbeit ansetzen: Sie schlägt ein Schema vor, nach dem die individuellen Rahmenbedingungen eines jeden Parkhauses erfasst werden können, und entwirft mit dessen Hilfe beispielhafte Szenarien für Umprogrammierungen mit sozialen und ökologischen Zielsetzungen. Damit will sie auf übergreifende Gemeinsamkeiten aufmerksam machen und zur Suche nach konsensfähigen Vorgehensweisen anregen.

Da zur Umnutzung von Parkhäusern bisher noch kein breiter Diskurs und nur wenige Fallbeispiele existieren, wurde für die Arbeit eine methodische Kombination aus Literatur- und Webrecherche, Expert:inneninterviews und Umnutzungsszenarien gewählt. Ein ergänzender quantitativer Ansatz konnte im Rahmen der Arbeit nicht verfolgt werden, hätte aber möglicherweise weitere aufschlussrei-

che Informationen zu Charakteristika und Standorten von Parkhäusern beigetragen.

Ergebnis der Arbeit sind weder „harte" Fakten noch generelle Handlungsempfehlungen. In die skizzierten Szenarien sind die auf Erfahrung und Fachwissen basierenden Einschätzungen sowie subjektiven Meinungen dreier Expert:innen eingeflossen. Diese wurden bewusst nach dem Kriterium ausgewählt, dass sie sozial und ökologisch motivierte Umprogrammierungen von Parkhäusern vorantreiben. Gegenstimmen hierzu wurden nicht aufgesucht, da sie nicht zur Beantwortung der Forschungsfrage beigetragen hätten. Innerhalb der geführten Interviews auftretende offene Fragen und abweichende Ansichten wurden jedoch im dritten Kapitel als solche aufgeführt und beschrieben. Bestimmten Themen, wie etwa den baurechtlichen Hürden einer Umnutzung, wurde in den Interviews zwar eine große Relevanz eingeräumt, sie wurden aber nicht ausführlicher besprochen, da sie außerhalb des Expertisegebiets der Befragten lagen.

Mit den architektonischen Aspekten der Umnutzung von Parkhäusern konnte sich diese Arbeit aufgrund mangelnder Vorkenntnisse meinerseits nur grob und nicht im Detail auseinandersetzen. Allerdings wären die architektonischen Fein- und Besonderheiten vor allem bei der Betrachtung von konkreten Einzelfällen relevant.

Die Szenarien als Resultat der Auseinandersetzung mit der Thematik wurden unter fiktiven Voraussetzungen entwickelt und sind als solche nicht auf ihre Wirksamkeit in der Realität überprüfbar. Ihre Validität als Ideen für Umnutzungen von Parkhäusern liegt jedoch darin begründet, dass sie auf einer fundierten Recherche basieren. Anstatt die in der Szenariotechnik üblichen Minimal- oder Maximal-Varianten für eine Ausgangssituation darzustellen, wurden für drei verschiedene Ausgangssituationen Umprogrammierungen vorgeschlagen. Jedes Szenario könnte um alternative Vorschläge zur Umprogrammierung ergänzt werden, es könnten aber auch für eine größere Vielfalt an Ausgangssituationen Umprogrammierungen entworfen werden; die drei Beispiele des vierten Kapitels sind hier als erster richtungsgebender Impuls zu verstehen.

In der Praxis wäre denkbar, dass Städte als Teil eines ganzheitlichen Ansatzes für eine Verkehrswende auch eine Strategie für die Umwandlung von Parkhäusern entwickeln. Hierfür könnten sie anhand der Parameter des Schemas in Kapitel 4 eine Untersuchung des Bestandes vornehmen, um anschließend Umprogrammierungen an den erfassten Voraussetzungen und Prioritäten auszurichten und geeignete Instrumente für die Umsetzung zu suchen. Als Fortführung dieser Arbeit wäre es dann interessant zu bewerten, inwiefern die Umprogrammierungen in der Realität zu sozialen und ökologischen Zielstellungen beitragen.

Für die weiterführende Forschung kommt mit jeder vollzogenen Umwandlung eines Parkhauses ein Fallbeispiel hinzu, das mit den bereits existierenden verglichen werden kann. So können neue Erkenntnisse zur Beantwortung der verbleibenden Fragen beitragen: Wie aufwändig gestaltet sich je nach vorhandener Substanz der Umbau? Welche Erfahrungen werden mit der Integration und Kombination verschiedener Nutzungen im Gebäude gemacht? Wie konnten Stakeholder Konsens oder Kompromisse erlangen? Auch die Auswirkung von Umprogrammierungen auf die Wahrnehmung von Parkhäusern könnte untersucht werden: Wie wirkt sich ein verändertes Nutzungsmodell aus? Welche architektonischen Eingriffe im Gebäude oder um das Gebäude herum lassen es einladender wirken? Diese Fragen können und müssen weiterhin für die Umnutzung anderer Arten von Parkraum (Tiefgaragen, Parkplätze, Parkstreifen) gestellt werden, um einen umfassenderen sozialen und ökologischen Wandel in der Stadt voranzutreiben.

Quellenverzeichnis

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Online unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf am 01.05.2020.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) Krings-Heckemeier, Dr Marie-Therese: Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien. S. 62.

Becker, Erika (13.07.2020) Persönliche Kommunikation. [E-Mail]

Bernhardt, Christoph (2018): Die autogerechte Stadt ist eine Untote. Online unter: https://www.tagesspiegel.de/wissen/verkehrsplanung-die-autogerechte-stadt-ist-eine-untote/21097930.html am 01.05.2020.

BILD (o.A.) (01.02.2020): Parkhaus wird Wohnhaus: 550 Stellplätze sind bald weg. In: bild.de. Online unter: https://www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-aktuell/parkhaus-wird-wohnhaus-550-stellplaetze-sind-bald-weg-68525164.bild.html am 17.12.2020.

BREPARK: Unternehmen. Online unter: https://www.brepark.de/unternehmen am 03.12.2020.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hg.) (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt. Online unter: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/leipzig_charta_de_bf.pdf am 17.12.2020.

Contipark (2017): Revitalisierungsprojekte: Alten Gebäuden neues Leben einhauchen. In: 50 Jahre Contipark. Online unter: https://50jahre.contipark.de/parken/revitalisierungsprojekte-alten-gebaeuden-neues-leben-einhauchen/ am 16.12.2020.

Duden: Duden | Parkplatz | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft. Online unter: https://www.duden.de/rechtschreibung/Parkplatz am 16.12.2020.

Duden: Duden | Parkraum | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft. Online unter: https://www.duden.de/rechtschreibung/Parkraum am 16.12.2020.

Eckardt, Frank (2014): Stadtforschung. Gegenstand und Methoden. Wiesbaden: Springer VS.

Hasse, Jürgen (2014): Architektur der Ent-Sorgung. Innenstädtische Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre in kulturwissenschaftlicher Sicht. In: Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen et al. (Hg.): Mehr als nur parken. Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre weiterdenken. Berlin: jovis Verlag. S. 10–21.

Kleinmanns, Joachim (2011): Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit. Marburg: Jonas Verlag.

Knoflacher, Hermann (2001): Stehzeuge – Fahrzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem. 2. Aufl. Wien/Köln/Weimar: Böhlau.

Kuckartz, Udo (2010): Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten. 3. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Kühne, Benjamin: Flächen gerecht verteilen. In: fairkehr. Das VCD-Magazin. Online unter: https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2018/fk-05-2018/titel/flaechengerechtigkeit-in-der-stadt/ am 17.12.2020.

Kulke, Ulli (2016): Drittes Reich: Wie Hitler die Idee mit der Autobahn klaute. In: DIE WELT. Online unter: https://www.welt.de/geschichte/article141052573/Wie-Hitler-die-Idee-mit-der-Autobahn-klaute.html am 30.07.2020.

Lewicki, Pawel (2013): Car-Sharing. In: Umweltbundesamt. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing am 01.05.2020.

Mayring, Philipp (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Flick, Uwe/von Kardorff, Ernst/Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung: Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.

Möller, Burkhard (2020): Pro Parkplatz ein Kinderzimmer. In: Gießener Allgemeine. Online unter: https://www.giessener-allgemeine.de/giessen/parkplatz-kinderzimmer-13529322.html am 18.03.2020.

Reichow, Hans Bernhard (1960): Die autogerechte Stadt. In: Bauen + Wohnen / Building + Home / Construction + Habitation. Heft 9, September 1960. Zürich. S. 18–22.

Sachverständigenrat für Umweltfragen (2017): Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor [Kurzfassung]. Berlin.

Scharmanski, André (2014): Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre als Investitionsobjekt. Lage- und Objektanforderungen aus immobilienwirtschaftlicher Perspektive. In: Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen et al. (Hg.): Mehr als nur parken. Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre weiterdenken. Berlin: jovis Verlag. S. 22–37.

Shoup, Donald (2005): The High Cost of Free Parking. Chicago, USA: Planners Press.

Spiegelhalter, Madeleine (2020): Was ist graue Energie? Nachhaltigkeit bei Gebäuden. Online unter: https://stiftung-baukulturerbe.de/was-ist-graue-energie-nachhaltigkeit-bei-gebaeuden am 20.12.2020.

Statista (2000): Kfz-Anzahl in Deutschland 1906–59. Online unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/ am 17.12.2020.

Statistisches Bundesamt (2019): Städte-Boom und Baustau: Entwicklungen auf dem deutschen Wohnungsmarkt 2008–2018. In: Statistisches Bundesamt. Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html am 21.12.2020

Statistisches Bundesamt (2020a): Alle 9 Stunden stirbt ein Mensch bei einem Geschwindigkeitsunfall in Deutschland. Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_N039_46241.html am 30.07.2020.

Statistisches Bundesamt (2020b): Wohnungsbestand nach Anzahl und Quadratmeter Wohnfläche. In: Statistisches Bundesamt. Online unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Bauen/Tabellen/wohnungsbestand-deutschland.html am 17.12.2020.

Strößenreuther, Heinrich (Hrsg.) (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Online unter: https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf am 16.03.2020.

Tichelmann, Karsten Ulrich et al. (2019): Deutschlandstudie 2019. Wohnraumpotenziale in urbanen Lagen. Aufstockung und Umnutzung von Nichtwohngebäuden. Online unter: https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf am 17.12.2020.

Umweltbundesamt (2020a): Flächensparen – Böden und Landschaften erhalten. In: Umweltbundesamt. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten am 10.09.2020.

Umweltbundesamt (2020b): Umweltbelastungen durch Verkehr. In: Umweltbundesamt. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr am 10.09.2020.

Wirtschaftswoche (o.A.) (2016): Parkende Pkw: In diesen Städten rauben Autos den meisten Platz. Online unter: https://www.wiwo.de/technologie/mobilitaet/parkende-pkw-in-diesen-staedten-rauben-autos-den-meisten-platz/14656794.html am 17.12.2020.

Zeitverlag (Hg.) (2005): DIE ZEIT. Das Lexikon in 20 Bänden. Band 9. Hamburg: Zeitverlag Gerd Bucerius.

Interviews

Dr.-Ing. Tim Lehmann (07.05.2020). Telefongespräch geführt von Sophie Wanner Fandrych. 57min.

Erika Becker (08.05.2020). Telefongespräch geführt von Sophie Wanner Fandrych. 39min.

Tina Unruh (08.05.2020). Telefongespräch geführt von Sophie Wanner Fandrych. 95min.

Anmerkung: Die in den Kurzbelegen im vierten Kapitel aufgeführten Zahlen nach dem Datum beziehen sich auf die in der Transkription gesetzten Zeitmarken.

Darstellungen

Alle Darstellungen in dieser Arbeite stammen von der Autorin.

Anhang: Leitfaden der Expert:inneninterviews

Wie zufrieden sind Sie mit der Art und Weise, wie Parkraum in urbanen Gebieten in Deutschland bereitgestellt wird? / Was ist für Sie die größte Herausforderung bei der Umnutzung von Parkraum?

Können Sie Ihr Tätigkeitsfeld umreißen? Welchen Bezug haben Sie durch Ihre Tätigkeit zum Parkraum?

Wie denken Sie wird sich der Bedarf nach Parkraum in Zukunft verändern? / Gehen Sie von steigenden oder sinkenden Pkw-Zahlen aus?

Wie werden sich die Anforderungen an Parkhäuser verändern? / Wie sehen zukunftsfähige Räume für das Parken aus?

Können Parkhäuser gezielt Inter- und Multimodalität unterstützen? Wie?

Kann/sollte der Straßenraum durch Parkhäuser entlastet werden?

Sind Sie mit dem Begriff der Flächengerechtigkeit vertraut? Wenn ja, wie verstehen Sie ihn?

Wie ist der Parkraum im Kontext von Flächengerechtigkeit zu bewerten? / Kann der Parkraum Ihrer Meinung nach einen Beitrag zu größerer Flächengerechtigkeit (im Straßenraum) leisten? / Welchen Einfluss hat das Bereitstellen von Parkraum auf die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes?

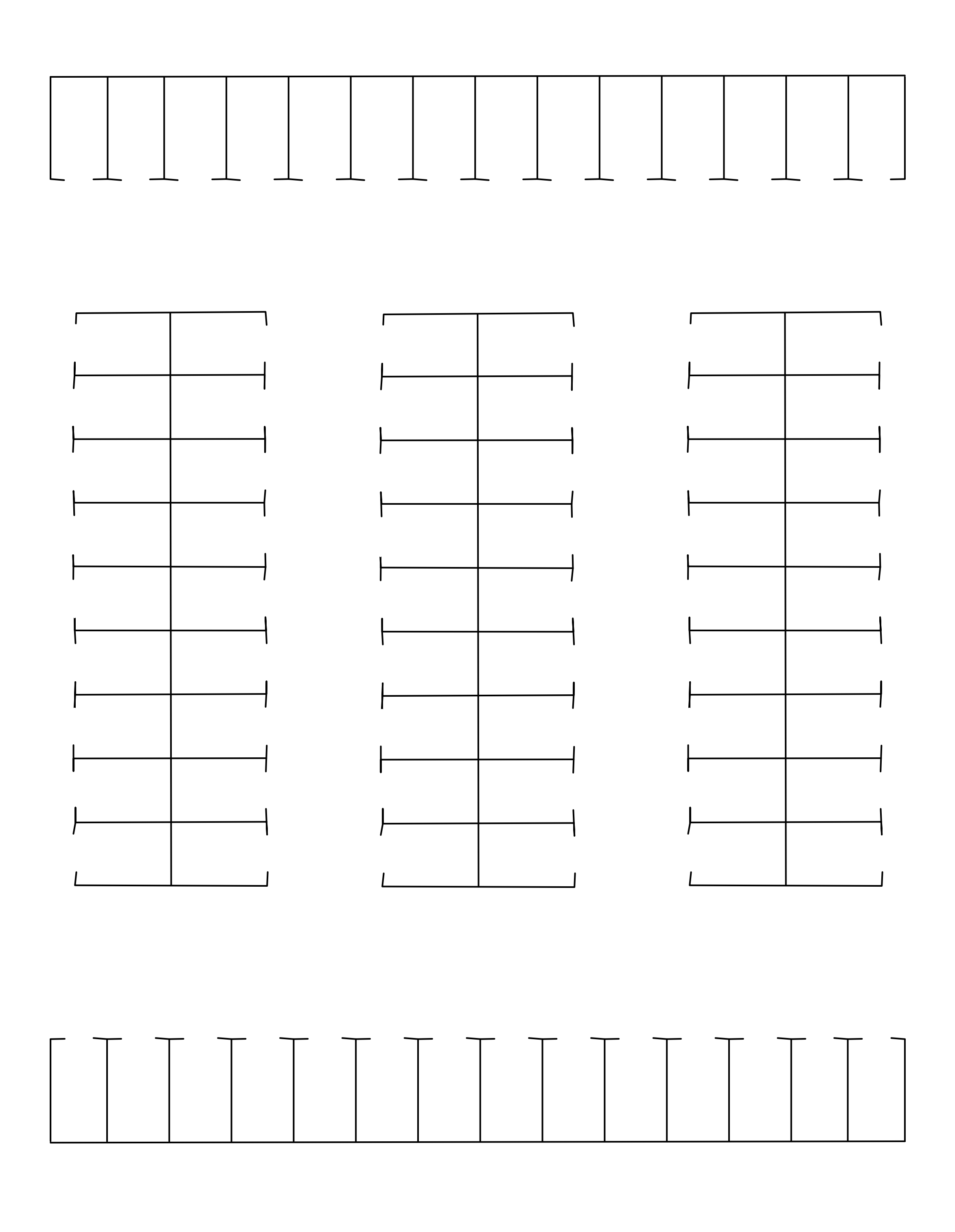
Was spricht für die Umnutzung von Parkhäusern?

- Welche Ziele können dabei verfolgt werden?
- Wo sehen Sie dafür Chancen oder Potenziale?
- Welche Hürden oder Risiken gibt es dabei?
- Haben neue, kreative Nutzungsweisen im bisherigen Parkraum eine Chance? (Beispiele auf Nachfrage: Parkdeck OK in Linz, Klunkerkranich in Berlin, La Caverne in Paris)
- Sehen Sie Unterschiede für die verschiedenen Arten von Parkraum/-gebäuden (Parkplätze, Parkhäuser, Tiefgaragen, Quartiersgaragen)?

Halten Sie auch eine teilweise Umnutzung für sinnvoll? Wenn ja, welche Teile des Gebäudes sollten anders genutzt werden?

Worauf sollte bei Umnutzungen besonders Wert gelegt werden?

Wie bewerten Sie historische/kulturelle Aspekte von Parkhäusern? Sprechen diese für ihren Erhalt?



Weitere Publikationen aus dem Institut für Stadt- und Regionalplanung

Online-Veröffentlichungen





Nr. 71

Heike Hübinger, Leonie Laug

Die Rolle gemeinwohlorientierter Akteure zur Unterstützung gemeinschaftlicher Wohnprojekte in Berlin

Gemeinschaftliche Wohnprojekte erfreuen sich in Deutschland zunehmend größerer Beliebtheit. Trotz ihrer insgesamt geringen quantitativen Bedeutung wird ihnen eine hohe gesellschaftliche Relevanz zugeschrieben. Gleichzeitig findet ein wissenschaftlicher und politischer Diskurs über die Gemeinwohlorientierung im Wohnungswesen statt, in dem auch gemeinschaftliche Wohnprojekte zunehmend in den Vordergrund treten. Hierbei werden Akteure relevant, die gemeinschaftliche Wohnprojekte auf unterschiedliche Arten unterstützen. In dieser Arbeit wird die Rolle dieser Akteure am Fallbeispiel Berlin untersucht.

2022, 132 Seiten
ISBN 978-3-7983-3265-2

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 70

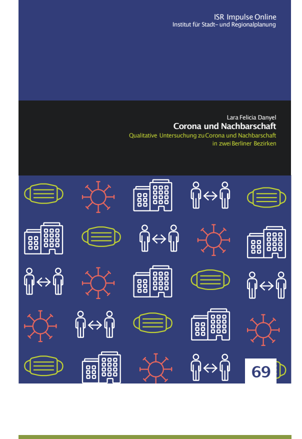
Alexander Kendziora

Wende, und dann? Die Verkehrsentwicklung in der Region Berlin-Brandenburg seit der Wiedervereinigung

Ziel dieser Arbeit ist es, die verkehrsräumliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg nachzuvollziehen, maßgebliche Entscheidungen und Akteure zu identifizieren und Schlüsse daraus für die weitere Zusammenarbeit zu ziehen – insbesondere vor dem Hintergrund der derzeitigen Herausforderungen einer stark wachsenden Region. Die Analyse der Siedlungsentwicklung zeigt, dass eine Steuerung der Siedlungsentwicklung an vielen Stellen trotz einiger Umsetzungsschwierigkeiten als durchaus gelungen bewertet werden kann, auch weil die staatsvertraglich vereinbarte Zusammenarbeit beider Bundesländer in der Raumplanung bundesweit einzigartig ist. Im Bereich der Verkehrsplanung mangelt es jedoch an einer solchen Verstetigung.

2022, 101 Seiten
ISBN 978-3-7983-3264-5

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 69

Lara Felicia Danyel

Corona und Nachbarschaft

Qualitative Untersuchung zu Corona und Nachbarschaft in zwei Berliner Bezirken

Die Arbeit untersucht die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Nutzung der eigenen Nachbarschaft. Dabei wird das individuelle Mobilitätsverhalten als Mittler genutzt, um diese Veränderungen, bezogen auf das Berliner Stadtgebiet, räumlich nachzuvollziehen. In einem Mixed-Method-Ansatz wurde für die zwei Bezirke Treptow-Köpenick und Mitte vom Spätsommer bis Herbst 2020 eine qualitative Studie mit standardisierter Vorabbefragung durchgeführt. Ausgangspunkt war dabei die Annahme, dass Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen, Schließungen von Geschäften und Veranstaltungsstätten sowie andere Maßnahmen wie Social Distancing während der Corona-Krise einen erheblichen Einfluss auf die Orte haben, die Berliner*innen seit März 2020 aufsuchten.

2022, 79 Seiten
ISBN 978-3-7983-3219-5

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 68

Mona Gennies

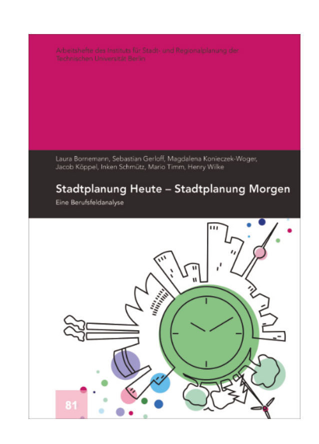
Konzeptverfahren als Instrument einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung

Das Konzeptverfahren, d. h. die Veräußerung von Grundstücken nicht über den höchsten Preis, sondern entsprechend der Qualität der Idee für die Bebauung und Nutzung, gilt als ein Instrument einer gemeinwohlorientierten Stadt- und Liegenschaftspolitik. In den dazugehörigen Ausschreibungen halten die Städte Kann- und Muss-Kriterien fest, die die Bewerbenden erfüllen sollen. Mona Gennies' Arbeit untersucht die Gemeinwohlorientierung dieser Ausschreibungen anhand eines zu diesem Zweck erarbeiteten Kriterienkatalogs. Sie untersucht auch, wo Konzeptverfahren nachgebessert werden können und sollten.

2021, 144 Seiten
ISBN 978-3-7983-3174-7

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**

Arbeitshefte



Nr. 81

Laura Bornemann, Sebastian Gerloff, Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel, Inken Schmütz, Mario Timm, Henry Wilke

Stadtplanung Heute – Stadtplanung Morgen

Eine Berufsfeldanalyse

Diese Berufsfeldanalyse leistet einen Beitrag zur Diskussion über das Selbstbild der Disziplin Stadt- und Regionalplanung und die Gestaltung der universitären Ausbildung. 16 leitfadengestützte Interviews mit Expert*innen aus verschiedenen stadt- bzw. raumplanerischen Arbeitsfeldern und eine umfangreiche, deutschlandweite Online-Umfrage geben detailliert Auskunft über aktuelle und zukünftige Aufgaben der Stadtplanung. Ergänzt wird die Analyse durch einen Vergleich der Curricula aller konsekutiven Planungsstudiengänge im deutschsprachigen Raum.

2017, 267 Seiten
ISBN 978-3-7983-2879-2 (print)
ISBN 978-3-7983-2880-8 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 80

Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel

Für wen planen wir?

Analyse und Vergleich zweier Planungskontroversen – Ursachen und mögliche Handlungsstrategien

Am Beispiel der Planungskontroversen um BER und Stuttgart 21 wir die These untersucht, dass großen Projekten generell ein Konfliktpotential innewohnt und es grundlegende Mängel im Planungssystem gibt: Es mangelt u. a. an Rationalität, Reflexionsvermögen und Legitimität der Planung. Obgleich viele dieser Probleme nicht gelöst werden können und große Projekte oft konfliktträchtig sind, kann man frühzeitig gegensteuern und das Ausmaß der Spannungen minimieren, etwa durch eine frühere und umfassendere Einbeziehung der Bürger*innen bei grundlegenden planerischen Entscheidungen.

2016, 223 Seiten
ISBN 978-3-7983-2798-6 (print)
ISBN 978-3-7983-2799-3 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 79

Toni Karge

Neue Urbane Landwirtschaft

Eine theoretische Verortung und Akteursanalyse der Initiative Himmelbeet im Berliner Wedding

Im ersten Teil dieser Arbeit erfolgt eine stadttheoretische Auseinandersetzung, in der urbane Gärten mit der europäischen Stadtbaugeschichte, der stadtutopischen Ideengeschichte, dem Stadt-Land-Diskurs und mit Gender-Aspekten in Bezug gesetzt werden. Die fallbezogene Akteursanalyse im zweiten Teil basiert auf einer einjährigen Untersuchung des Berliner Himmelbeets und analysiert Schlüsselakteure und Akteursgruppen anhand ihrer Beiträge auf den Ebenen Ideen, Netzwerk, Finanzen, Arbeit und Macht. Die Ergebnisse dieses Abschnitts werden auf die theoretischen Zusammenhänge des ersten Teils der Arbeit übertragen.

2016, 180 Seiten
ISBN 978-3-7983-2754-2 (print)
ISBN 978-3-7983-2755-9 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Nr. 78

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

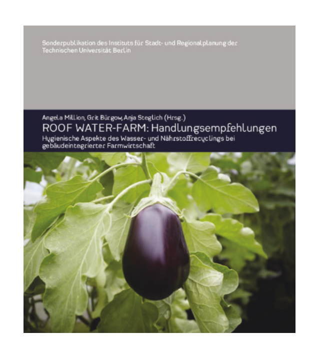
Landesentwicklung und Gartenkultur

Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Entwicklung ländlicher Regionen ein wichtiges Anliegen in allen deutschen Staaten. Dazu wurden Programme zum Ausbau der Infrastruktur, aber auch zur Förderung des Garten- und Obstbaus aufgelegt. Die Beiträge der Fachtagung „Landesentwicklung durch Gartenkultur“ beleuchten diese Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Land aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln und mit einem besonderen Fokus auf die Themen Gartenbau, Gartenkunst und Landschaftsgestaltung.

2014, 271 Seiten
ISBN 978-3-7983-2685-9 (print)

Sonderpublikationen



Angela Million, Grit Bürgow, Anja Steglich (Hrsg.)

ROOF WATER-FARM: Handlungsempfehlungen

Hygienische Aspekte des Wasser- und Nährstoffrecyclings bei gebäudeintegrierter Farmwirtschaft

Die *ROOF WATER-FARM Handlungsempfehlungen* sind eine aktualisierte Fassung der bereits 2018 im *ROOF WATER-FARM Handbuch* veröffentlichten Praxisempfehlungen Hygiene von kombinierten Wasserrecycling- und Farmsystemen. Sie sind neben gesundheitsrelevanten Fragen die Voraussetzung für die Vermarktungsfähigkeit der Produkte und eine breite praktische Umsetzung dieser zukunftsweisenden Kreislauftechnologien.

2020, 37 Seiten
DOI 10.14279/depositonce-9750

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Silke Edelhoff, Ralf Fleckenstein, Britta Grotkamp, Barbara von Jagow, Päivi Kataikko-Grigoleit, Angela Million (Hrsg.)

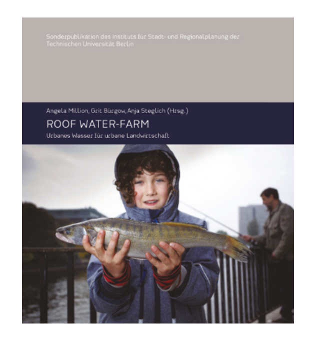
Handbuch der baukulturellen Bildung

Jugend Architektur Stadt

Das Kernziel der baukulturellen Bildung ist, Kinder und Jugendliche (und Erwachsene) mit Methoden und Prozessen der Produktion und Gestaltung von Raum vertraut zu machen. Gespeist aus über einem Jahrzehnt interdisziplinärer Praxiserfahrungen wurden Methoden zusammengetragen, mit denen Kindern und Jugendlichen Wissen und Handwerkzeug über Architektur und Stadt im schulischen und außerschulischen Kontext vermittelt werden kann.

2019, 163 Seiten
ISBN 978-3-7983-3074-0 (print)
ISBN 978-3-7983-3075-7 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Angela Million, Grit Bürgow, Anja Steglich (Hrsg.)

ROOF WATER-FARM

Urbanes Wasser für urbane Landwirtschaft

Frischer Fisch und frisches Gemüse direkt vom Dach, produziert mit aufbereitetem Wasser aus dem Gebäude, das ist die Vision von ROOF WATER-FARM. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Verbundprojekt untersuchte erstmalig, wie sich Leichtbaufarmtechnologien mit dezentralen Technologien zur Betriebswassernutzung und Düngemittelproduktion im Gebäude kombinieren lassen.

2018, 316 Seiten
ISBN 978-3-7983-2986-7 (print)
ISBN 978-3-7983-2987-4 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**



Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg.)

Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven

Ein Gemischtwarenladen

„Economics is not about money“ – das gilt auch für die Stadt- und Regionalökonomie, in deren Mittelpunkt die vielgestaltigen Beziehungen zwischen räumlicher Entwicklung und wirtschaftlichen Prozessen stehen. Dieser Band würdigt Prof. Dr. Dietrich Henckel, den langjährigen Leiter des Fachgebiets Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Er offeriert – im Sinne eines „Gemischtwarenladens“ – kurzweilige Einblicke in die Themen-, Methoden- und Interpretationsvielfalt des Fachs.

2017, 247 Seiten
ISBN 978-3-7983-2918-8 (print)
ISBN 978-3-7983-2919-5 (online)

Kostenloser Download unter **https://verlag.tu-berlin.de**

Porträt des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

Menschen beanspruchen Raum in sehr unterschiedlicher Weise. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

Institut

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau-, Planungs- und Umweltrecht, Städtebauliche Denkmalpflege und urbanes Kulturerbe, Orts-, Regional- und Landesplanung, Planungstheorie und Analyse städtischer und regionaler Politiken, Städtebau und Siedlungswesen sowie Stadt- und Regionalökonomie. Gemeinsam mit weiteren Fachgebieten der Fakultät VI: Planen Bauen Umwelt verantwortet das Institut die Studiengänge Stadt- und Regionalplanung, Urban Design, Urban Planning and Mobility, Real Estate Management und Urban Management.

Mit dem LABOR K hat das ISR eine zentrale Koordinierungseinrichtung, in der die Publikationsstelle und eine kleine Bibliothek, u. a. mit studentischen Abschlussarbeiten, angesiedelt sind. Darüber hinaus hat das LABOR K einen großen Bestand an digitalen und analogen Karten, die der gesamten Fakultät zur Verfügung stehen.

Studium

Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin ist ein interdisziplinärer und prozessorientierter Bachelor- und Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen), planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Traditionell profilieren sich die Studiengänge der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin durch eine besondere Betonung des Projektstudiums. Im zweijährigen konsekutiven Masterstudiengang können die Studierenden ihr Wissen in verschiedenen Schwerpunkten vertiefen: Städtebau und Baukultur, Bestandsentwicklung und Integrierte Stadtentwicklung, Raumplanung, Recht und Verwaltung, Globale Stadtentwicklungsprozesse sowie Stadt- und Regionalforschung. Internationale Kooperationen, unter anderem mit Ägypten, Argentinien, China, Italien, Polen und dem Iran, werden für interdisziplinäre Studien- und Forschungsprojekte genutzt.

Forschung

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung zeichnet sich durch eine breite Forschungstätigkeit der Fachgebiete aus. Ein bedeutender Anteil der Forschung ist fremdfinanziert (sog. Drittmittel). Auftraggeber der Drittmittelprojekte sind die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die Europäische Kommission, Ministerien und deren Forschungsabteilungen, Bundesländer, Kommunen, Stiftungen und Verbände sowie in Einzelfällen Unternehmen. Eine weitere wichtige Forschungsleistung des Instituts sind Dissertation und Habilitationen.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen sowohl methodisch als auch inhaltlich in die Lehre ein. Eine profilgestaltende Beziehung zwischen Forschungsaktivitäten und Studium ist durch den eigenen Studienschwerpunkt „Stadt- und Regionalforschung“ im Master vorgesehen.

Sowohl über Forschungs- als auch auch über Studienprojekte bestehen enge Kooperationen und institutionelle Verbindungen mit Kommunen und Regionen wie auch mit anderen universitären oder außeruniversitären wissenschaftlichen Einrichtungen.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7983-3277-5 (online)